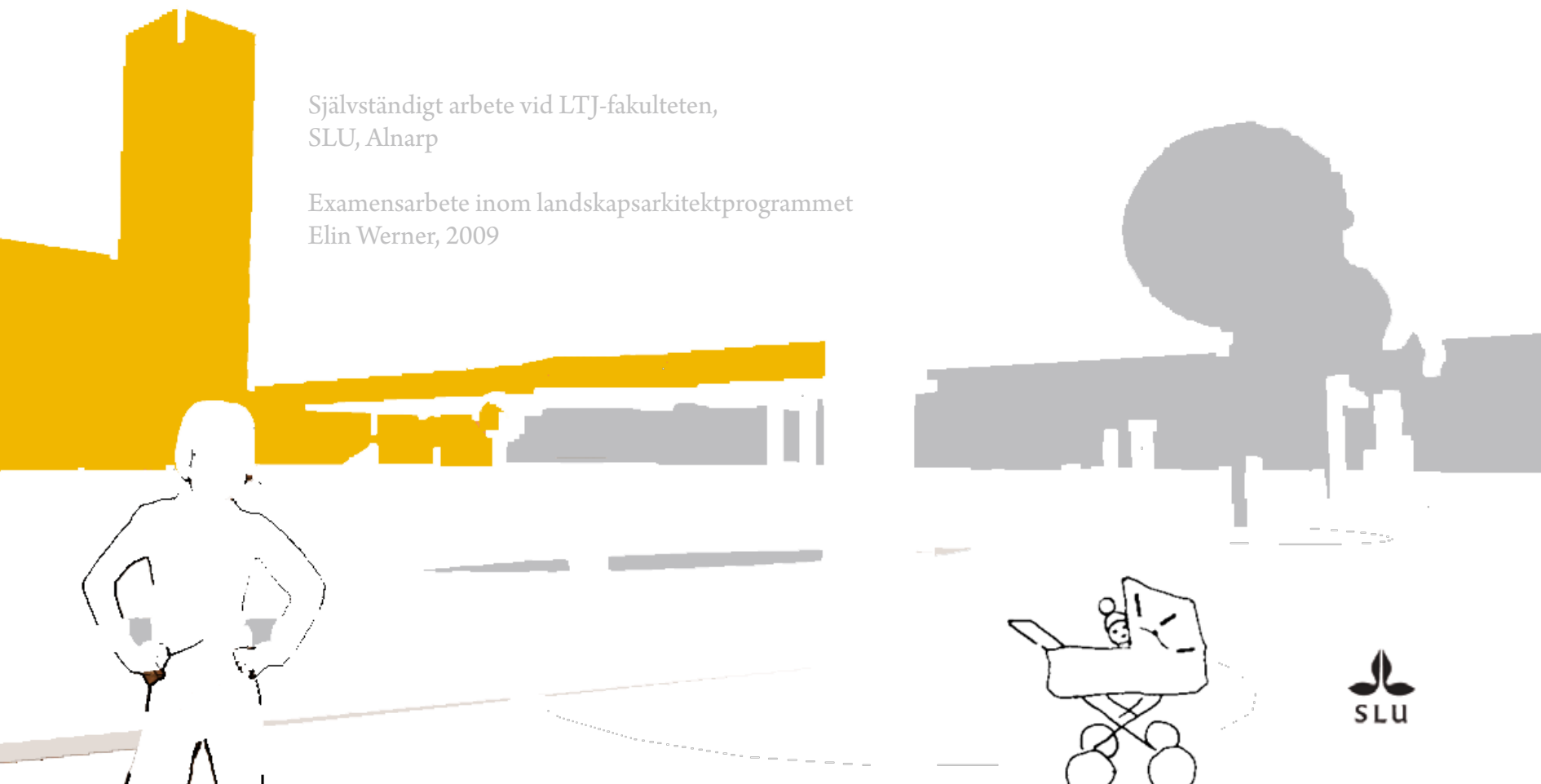


Kan man ingjuta mer liv i Norra Fäladens centrum?

Analys, diskussion och förslag på hur man kan skapa ett bättre lokalt centrum genom fysiska åtgärder

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten,
SLU, Alnarp

Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet
Elin Werner, 2009



Kan man ingjuta mer liv i Norra Fäladens centrum?

Analys, diskussion och förslag på hur man kan skapa ett bättre lokalt centrum genom fysiska åtgärder

Could you generate more life into the centre of Norra Fäladen?

Analysis, discussion and suggestion on how to create a better local centre through physical measures

Nyckelord: lokalt centrum, förortstorg, stadsutveckling, Jane Jacobs, Jan Gehl, områdesanalys, förortsplanering, grannskapsplanering, Fäladstorget, Norra Fäladen.

Elin Werner

Examensarbete inom landskapsarkitekturprogrammet, LTJ- fakulteten, institutionen för landskapsarkitektur, SLU Alnarp 2009.

Kurs: EX0258, ämne landskapsarkitektur, 30 hp, nivå: Avancerad E.

Handledare: *Eva Kristensson*, inst. för landskapsarkitektur, SLU

Examinator: *Karl Lövvie*, inst. för landskapsarkitektur, SLU

Biträdande examinator: *Mats Lieberg*, inst. för landskapsarkitektur, SLU

Bilder i arbetet är författarens när ej annat anges

Jag vill först och främst tacka min handledare Eva Kristensson för din stora hjälp i arbetet. Jag vill även tacka Lunds stadsarkitekt Bengt Aronsson för vårt samtal och kommentarerna till mitt förslag. Tack även Anna Modin på Gehl Arkitekter för att du gav av dig tid att diskutera arbetet med mig.

Sammanfattning

Detta examensarbete handlar om hur man kan förändra Norra Fäladens centrumområde. Utifrån litteraturstudier och en analys av platsen förs en diskussion ur olika synvinklar som leder fram till ett förslag. Utgångspunkten är att försöka skapa ett lokalt centrum som kan ge förutsättningar för mer folkliv och att göra centrumområdet till en trevligare och mer innehållsrik miljö. En stor del av arbetet är ägnat åt att ge en bakgrund till förortstorg och till en beskrivning och analys av platsen.

Fäladstorget fyller en viktig roll på Norra Fäladen som en samlande punkt för utbud och som en lokal mötesplats. Torgytan är ett lugnt och enhetligt, enkelt överblickbart stadsrum som ligger skyddat från biltrafik. Gestaltningen av torget verkar vara genomtänkt med samma röda tegelfärg på markbeläggning och kyrka. Samtidigt är torget lite småtrist, med sina dystra byggnader och aktiviteterna vid torget lyser med sin frånvaro. Omgivningarna till Fäladstorget är på många sätt en splittrad, innehållslös och ful miljö, som domineras av en stor parkeringsplats, en bilväg med breda marginaler och enformiga cykelstråk. Torget är utformat som en isolerad ö, dåligt kopplad till sin omgivning, vilket gör det svårare att få till en ström av människor över torgytan. Det är även ett problem att Fäladstorget så tydligt vänder baksidan utåt, med lastgård, inåtvända fasader och otydliga entréer in till torget.

Fäladstorgets inåtvända utformning är alltså problematisk, samtidigt som själva torgrummet har viktiga kvaliteter, som skulle försvinna om man öppnar upp torget. Bakgrundsanalysen och diskussionen går till stor del ut på att ta reda på vad som är viktigast: att bevara torget som det är idag, eller att försöka ändra torgets inåtvända utformning. Jane Jacobs och Jan Gehls teorier om hur stadens struktur påverkar det sociala livet spelar en viktig roll i arbetet. Deras teorier har använts som ett sätt att få argument till hur man kan förändra platsen. I förslaget har jag inte bara fokuserat på Fäladstorget, utan snarare på hela Norra Fäladens centrumområde.

En viktig del i arbetet är också att ge en förståelse för de planeringstraditioner som format förorter och förortstorg i Sverige. Jag har även besökt, och läst om, andra förortstorg för att få en större förståelse för förortstorgens roll och funktion och för att kunna jämföra torg med olika förutsättningar och olika former.

Abstract

This is a master thesis on how to develop the central area of Norra Fäladen, a suburban housing area in the town of Lund, Sweden. The area is discussed on the basis of literature studies, analysis, and place descriptions, which leads on to a proposal. The starting point for the proposal is to create a more lively local centre and to make the area pleasanter for the visitor. A large part of the thesis is devoted to giving a background about local centres and to describe and analyse the area.

Fäladstorget has an important role as a central place for supply and services and as a local meeting place for the inhabitants of Norra Fäladen. The centre square has a calm atmosphere, the space is easy to overview and it is free from cars. The square has a coherent design, with the same red brick colour on the ground paving and church walls. On the other hand, the square gives a rather dull impression, with its uniform facades and lack of ongoing activities. The immediate neighbourhood is in many ways a shattered as well as an empty and ugly environment, dominated by a large parking space, a road with broad margins and cycling paths that lack in variety. Fäladstorget, with its lack of connection to the surroundings, functions almost as an isolated island, which makes it difficult to generate a stream of people moving over the centre square. It is a problem that the buildings that form the square present their backside to the arriving visitor, with closed facades and unclear entrances.

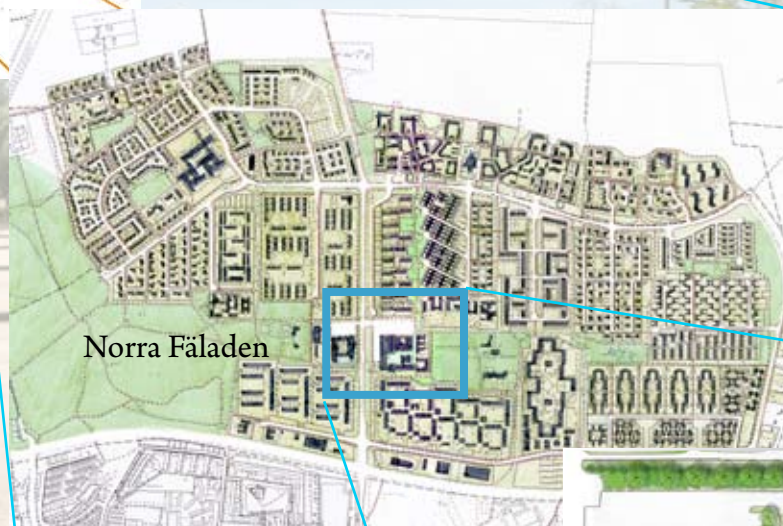
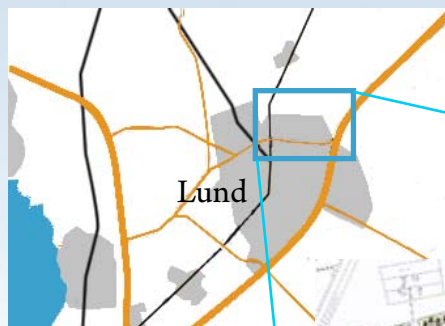
Fäladstorgets introverted form is therefore problematic. On the other hand, the square itself has important qualities, which would disappear if the enclosed space were to be opened up. The background analysis and discussion are largely an attempt to find out what is most important: to preserve the form of the square as it is today or to change its enclosed and introverted character. Jane Jacobs and Jan Gehls theories on how the city structure affects social life, play an important role in the thesis. Their theories have been used to find arguments for a development of the place. In the proposal I have not restricted the focus to Fäladstorget. Instead, I have widened the perspective to encompass the whole central area of Norra Fäladen.

A purpose in this thesis is to bring understanding on the planning traditions which shaped suburbs and local centres in Sweden. I have also visited, as well as read about, other local centres in order to find an understanding on the function and role of local centres and to be able to compare local centres of different form and state.

Innehåll

Inledning	s. 1
Mål	s. 1
Angreppssätt och metod	s. 2
Bakgrund och studiebesök	s. 5
Förortstorget- en offentlig plats i ett lokalt sammanhang	s. 6
Förortsbyggandet	s. 7
Grannskapsplaneringen	s. 9
Var är de lokala torgen till för?	s. 11
De lokala torgens betydelse idag	s. 12
Utformning av lokala centrum från 40-till 70-talet	s. 14
Sammanfattning om lokala torg	s. 15
Studiebesök på några lokala torg i Göteborg	s. 16
Dr Fries Torg	s. 17
Värväderstorget	s. 18
Friskväderstorget.....	s. 19
Frölunda torg	s. 20
Axel Dahlströms torg	s. 21
Stabbetorget	s. 22
Rumsliga modeller	s. 23
Ett lugnt tempo och en lokal stämning	s. 23
Sammanfattning av slutsatser från studiebesöken	s. 24
Beskrivning och analys av platsen	s. 27
Beskrivning av Norra Fäladen	s. 28
Bakgrundsfakta	s. 30
Grönstruktur	s. 30
Vägsystem	s. 31
Bebyggelse	s. 32
Sociala aspekter	s. 32
Sammanfattning om Norra Fäladen	s. 34
Beskrivning och analys av Norra Fäladens centrum	s. 35
Fäladstorgets placering i staden	s. 36

Beskrivning av Fäladstorget och dess omgivningar	s. 39
Rumslig analys	s. 47
Rörelsemönster	s. 49
Intervjuer med människor på Fäladstorget	s. 54
Sammanfattning om Norra Fäladens centrum	s. 57
<i>Jane Jacobs och Jan Gehl</i>	s. 59
Jane Jacobs och Jan Gehl- teorier om staden och stadslivet	s. 60
Jane Jacobs- Death and Life of Great American Cities	s. 61
Norra Fäladen enligt Jane Jacobs	s. 62
Norra Fäladens centrum enligt Jane Jacobs	s. 63
Jan Gehl- Livet mellan husen	s. 64
Norra Fäladen enligt Jan Gehl	s. 66
Norra Fäladens centrum enligt Jan Gehl	s. 67
<i>Diskussion om området och förslag på förändring</i>	s. 69
Diskussion och ställningstaganden	s. 70
Diskussion om Norra Fäladen utifrån Jane Jacobs och Jan Gehl	s. 71
Fäladstorgets läge i staden	s. 72
Fäladstorget som mötesplats	s. 73
Fäladstorgets slutna utformning	s. 74
Möjlig förtätning vid Fäladstorget	s. 76
Bilarnas påverkan vid Fäladstorget	s. 77
Utbud och verksamheter vid Fäladstorget	s. 78
Att föra in grönska på torget	s. 78
Utgångspunkter för förslaget	s. 79
Förslag	s. 81
Beskrivning	s. 81
Reflektioner	s. 83
Referenser	s. 86



Inledning

Fäladstorget är ett förortstorg som ligger på Norra Fäladen i Lund. Utbudet består av en stor Ica-butik, pizzeria, apotek, vårdcentral och några ytterligare små verksamheter. Torget är ett lugnt och samlat rum som har en tidsanda av 70-talet över sig. Tidsandan kommer sig mycket av de lite murriga husfasaderna, det röda markteget, den modernistiska tegelkyrkan och kanske även torgets slutna utformning. Det är ett lugnt och stilla liv som försiggår på Fäladstorget och ett fåtal personer brukar vara på torget samtidigt. Vid fint väder sitter det alltid en och annan på bänkarna och på pizzerians uteservering finns några stamgäster som återkommer.

Jag har bott på Norra Fäladen i Lund i ungefär ett år och har då ofta gått till Ica på Fäladstorget. Jag trivs bra på Norra Fäladen, jag uppskattar grönskan och närheten till stora parker. Utanför mitt fönster har jag utsikt över en närmast lantlig miljö med betande får, ängar och ridåer av trädkronor, vilket är få människor förunnat som bor i en stad. Jag tycker mig uppleva att Norra Fäladen är en sammanhållen stadsdel med en egen identitet. När jag skulle välja ämne till mitt ex-jobb funderade jag bland annat på hur det kom sig att jag trivdes så bra på Norra Fäladen. Jag funderade kring vilken roll Fäladstorget spelar som en samlande punkt och för att ge stadsdelen en egen identitet. Intrycket som jag själv hade av Fäladstorget innan jag började mitt examensarbete var att det är lite smårist och sömningt, men att det ändå har en speciell stämning. Jag gillade torget, men kunde samtidigt inte komma ifrån känslan av att det är folktomt och att det inte finns något utbud utom det nödvändiga som intresserar mig. Omgivningarna till Fäladstorget upplevde jag (och gör fortfarande) som en splitt-

rad, innehållslös och ful miljö, som domineras av en enorm parkeringsplats, trista vägmiljöer, och enformiga cykelstråk. Torget blir nästan till en oas i jämförelse med den omgivande miljön, trots den lite dystra stilen på de flesta byggnader runt torget.

Syftet med Fäladstorget måste vara att det ska fungera som en samlande punkt, inte bara en plats för inköp, utan även som en plats för aktiviteter och möten mellan människor. Fäladstorget är utformat lite som en isolerad ö, dåligt kopplad till sin omgivning. Kanske gör detta att torget fungerar sämre som en mötesplats och affärsplats än det annars skulle kunna göra? Hur kan man förändra de tråkiga omgivningarna, skapa bättre kopplingar in till Fäladstorget och förhoppningsvis få till ett större folkliv på torget? Kan man genomföra stora förändringar utan att viktiga kvaliteter går förlorade?

Mål

Dessa tankegångar var det som fick mig att vilja skriva detta examensarbete, vars mål är att ge ett förslag på hur man kan lyfta Norra Fäladens centrumområde. Utgångspunkterna i förslaget är att försöka skapa ett lokalt centrum som kan ge förutsättningar för mer folkliv och att göra Norra Fäladens centrum till en trevligare och mer innehållsrik miljö.

Angreppssätt och metod

Denna text kan även ses som en läsanvisning

Arbetet är uppdelat i fyra delar. En del med bakgrund och studiebesök, en del med beskrivning och analys av platsen, en del som är tillägnad Jan Gehl och Jane Jacobs och en del med diskussion och förslag.

Det första kapitlet handlar om funktionalismen, grannskapsplaneringen och miljonprogrammet, som var rådande planeringstraditioner under tidsepoken då Norra Fäladen och Fäladstorget byggdes. I samma kapitel följer en redogörelse över efterkrigstidens förortstorg som framför allt gäller deras roll som mötesplats och förutsättningarna för torgens livskraft. Detta kapitel finns med för att ge en förståelse för förortstorg som fenomen och för de idéer som format förorter. I nästa kapitel gör jag en beskrivning av några lokala torg som jag besökt där jag koncentrerat mig på att jämföra torgens utformning.

I den undersökande delen beskrivs och analyseras centrumområdet och stadsdelen Norra Fäladen. I kapitlet om Norra Fäladen beskrivs stadsdelen utifrån dess trafiksystem, bebyggelse, grönstruktur och sociala aspekter. I kapitlet om Norra Fäladens centrum beskrivs först Fäladstorgets läge i staden och förhållande till andra målpunkter. Därefter beskrivs hur området ser ut och upplevs, bland annat i form av en rumslig analys av centrumområdet. Sedan presenteras en analys av människors rörelsemönster på och kring Fäladstorget och

resultatet från intervjuer med människor om deras syn på Fäladstorget. En viktig utgångspunkt har varit att undersöka hur utformningen av Norra Fäladens centrum påverkar dess funktion som mötesplats och handelsplats.

Arbetets tredje del är tillägnad Jane Jacobs och Jan Gehl. Först görs en sammanfattning av deras viktigaste böcker och därefter har jag tillämpat deras teorier till att analysera stadsdelen och centrummiljön.



Fäladstorget

I den fjärde och sista delen av arbetet förs en diskussion som leder fram till ett förslag på hur man kan förändra Norra Fäladens centrumområde. Jane Jacobs och Jan Gehls teorier har använts som redskap till hur man kan förändra platsen och att formulera vad som är bra och dåligt med miljön. I diskussionen väger jag mina slutsatser från den undersökande delen av arbetet mot analysen av miljön utifrån Gehl och Jacobs för att komma fram till ställningstaganden om hur jag skulle vilja att man förändrade platsen.

En mer ingående beskrivning av de metoder jag använt till analyser och undersökningar finns redovisade före respektive kapitel. I skissprocessen som lett fram till förslaget har jag skissat på olika radikala lösningar, där framförallt Jane Jacobs har fungerat som en inspiration. Några bilder på skisser visas sist i arbetet. Jag har diskuterat Fäladstorget med Lunds stadsarkitekt Bengt Aronsson och arkitekten Anna Modin på Gehl arkitekter, som båda hjälpte mig framåt i arbetet och kom med intressanta kommentarer.




Gångstråk intill Fäladstorget



Gångtunnel under Svenshögsvägen





Bakgrund och studiebesök

I denna del ges en bakgrund till lokala torg i Sverige som byggts under den stora stadsutbyggnaden från 40-talet till 70-talet. I det första kapitlet ges en allmän bakgrund till förortsplanering och lokala torg i Sverige. I det andra kapitlet görs en sammanfattning av studiebesök på några lokala torg i Göteborg, där jag jämfört torgens utformning.

Förortstorget

en offentlig plats i ett lokalt sammanhang



Det är stor skillnad mellan stadens centrala torg och ett lokalt torg i stadens periferi, både när det gäller torgens utformning och torgens funktion. En väldigt viktig aspekt hos de lokala torgen är att de framförallt är till för en lokal befolkning och detta märks också i utformningen. De centrala torgen fungerar som öppningar i en i övrigt sluten stadsmiljö, vilket gör att de på ett naturligt sätt fungerar som en samlingsplats i staden. De lokala torgen däremot är ofta utformade på ett mera slutet sätt och är placerade i en stadsstruktur som är helt annorlunda och betydligt öppnare än den traditionella kvartersstaden.

De lokala torgen byggdes mellan 1940-talet till 1970-talet och är en del i den storskaliga stadsutbyggnaden under denna tid. Fäladstorget, liksom en stor del av förortstorget byggdes på 60- och 70-talet och präglas mycket av den tidens planering. I kommande kapitel gör jag en genomgång av olika faktorer som påverkar hur de lokala torgen ser ut och vilken betydelse de lokala torgen har.

Förortsbyggandet

Funktionalismen

Innan funktionalismens genombrott på 1930-talet var det närmast en självklarhet att man skulle bygga stadens hus i slutna kvarter längs gatorna, alltså som en kvartersstad. (Larsson 1994 s. 16) Denna stadsstruktur ger tydligt definierade rumsbildningar. Stadsrummen har en tydlig funktion som oftast markeras med en tydlig avgränsning. Till exempel är det självklart för alla att en innergård i kvartersstaden ska användas av de som bor vid gården men inte av andra. Kvartersstaden är alltså uppbyggd på ett sådant sätt att man sällan behöver fundera på hur platserna kan användas och vilka de är till för (Olsson et al 2004 s. 53). Stadens torg är öppningar i en i övrigt sluten stadsmiljö och fungerar därför som en naturlig samlingsplats i staden.

En stor del av bostadsområdena i Sverige är uppbyggda enligt helt andra principer än den slutna kvartersstaden. Från andra världskrigets slut till mitten på 70-talet byggdes mer än hälften av våra bostäder i Sverige och under den perioden var det i huvudsak de funktionalistiska idealen som rådde, men utbyggnaden styrdes även av andra faktorer, vilket jag återkommer till (Olsson et al 2004 s. 20-21). Funktionalisternas motbild var den täta 1800-talsstaden som man kopplade samman med slum, mörker och trångboddhet. Motviljan mot den gamla staden kom sig från början ur ett socialt engagemang

och kvartersstadens struktur kopplades ihop med eländet som fanns där. I den funktionalistiska staden eftersträvade man därför motsatsen- öppenhet, rymlighet, ljusa lägenheter och tillgång till grönska. Istället för att bygga traditionella kvarter med hus längs gatorna blev det vanligt att bygga parallella lamellhus på ett sådant avstånd så att solen skulle nå in till alla lägenheter. Bostäderna placerades ofta i ett parklandskap och passades ofta på ett uttänkt sätt in i naturen (Olsson et al 2004 s. 22-25). För att få in ljus och luft i lägenheterna och grönska i stadsmiljön byggdes husen på ett större avstånd från gatorna. Detta gjorde att stadens rumslighet blev annorlunda och att gränserna mellan privata och offentliga ytor ofta blev mindre tydliga. Vilka ytor som tillhörde vem och vad man kunde göra på dessa ytor blev därför mindre självklart (Åström 1985 s. 12).

Något som kom att få ett stort genomslag inom funktionalismens stadsbyggande var funktionssepareringen, idén om att man inte fick blanda olika verksamheter. En anledning till idén om funktionsseparering var motviljan mot den kaotiska miljön i de stora industristäderna. Till exempel förekom det ofta förorenande industrier i närheten av bostäder. Här ur föddes tanken att man borde dela upp staden i zoner för olika ändamål med industri och arbetsplatser för sig och bostäder

för sig. Funktionssepareringen fick stor betydelse för hur många förortstorg har utformats (Olsson et al 2004 s. 25). Gatan som offentligt rum var inte ett begrepp som funktionalisterna använde sig av och de första områden som byggdes helt utifrån det funktionalistiska idealet saknade ofta centrum och mötesplatser (Olsson et al 2004 s. 24). Med den postmodernistiska strömningen inom arkitekturen har intresset ökat för det offentliga rummet. Begreppet *funktionsintegrerad stad* tyder på att funktionssepareringen, den viktiga principen i förortsbyggandet, nu istället är motbilden. Den täta staden ses ofta som en förebild medan detta var motbilden för funktionalisterna (Larsson 1994 s. 21).

Miljonprogrammet

Miljonprogrammet var en lösning på bostadsbristen som uppstått till följd av den stora inflyttningen till städerna. Miljonprogrammet genomfördes under tiden 1965-1974 och Norra Fäladen byggdes i början på 1970-talet samtidigt som kulmen nåddes för den storskaliga utbyggnaden av förorter. Norra Fäladen präglas av miljonprogrammets sätt att bygga. Det funktionalistiska idealet genomsyrade mycket av hur miljonprogrammets bostadsområden kom att utformas, men förortsbyggandet styrdes även av andra principer. Man insåg bland annat att de nya förorterna behövde egna centrum för att kunna tillgodose behovet av service och därför plockade man även upp idén om grannskapsplanering, som jag ska ta upp i nästa kapitel.

Miljonprogrammet fick sin form, förutom utifrån funktionalismen och grannskapsplanering, även utifrån den industriella byggnadsmetodens genomslag och den nya massbilismen. Med den nya industriella byggnadsmetoden kunde man tillverka serieproducerade hus i stor omfattning och de nya bostadsområdena kom ofta att bestå av rad på rad med likadana hus. Ett sätt att möta den ökande bilismen i planeringen av de nya områdena var att genomföra trafikseparering. Olika trafikslag skulle separeras för att ge större säkerhet för gående och cyklister. Ett annat sätt att bygga trafiksäkert var att de nya bostadsområdena matades utifrån för att undvika genomfartstrafik och skapa bilfria inre zoner.



Grannskapsplaneringen

Som jag nämnt tidigare saknade de första områden som byggdes utifrån funktionalismens principer ofta centrum och mötesplatser. Rumsligheten och kontinuiteten i staden var inte likadan som i kvartersstaden, vilket gjorde det svårare att få till spontana etableringar av affärer, fritidslokaler etcetera. När bostadsbyggandet kom igång på allvar i Sverige insåg man därför att det inte räckte med funktionalismens idéer för ett hållbart bostadsbyggande. Därför tog stadsplanerarna även fasta på idén om grannskapsplanering (Olsson et al 2004 s. 25). Grannskapsplaneringens grundidé var att dela upp staden i självständiga enheter med självstyre som skulle samlas kring ett "community centre". Mannen bakom idén var en amerikan som hette Perry, som författade skriften *The neighborhood unit* på 1920-talet. Idén om grannskapsplanering uppmärksammades stort i England efter andra världskriget, där det sågs som ett led i att bekämpa fascismen. Svaret på frågan hur totalitära ideologier hade kunnat växa sig stora ansågs var att människor hade förlorat känslan av sammanhang och tillhörighet när de flyttat in till städerna under industrialiseringen. Man såg det nya samhället som ett massamhälle som skapade auktoritära människor och för att motverka detta ville man skapa lokala självstyrande enheter. Demokratin skulle främjas genom att människor fick en förankring i tillvaron och kunde verka gemensamt i en trygg och lokal miljö. Gemensamma åtaganden skulle uppmuntras och man skulle skapa förutsättningar för ett rikt föreningsliv.

I Sverige uppmärksammades idén om grannskapsplanering på 40-talet. Det var framförallt Uno Åhrén, en inflytelserik arkitekt och förespråkare för funktionalismen, som introduce-

rade idén om grannskapsplanering i Sverige. Även genom den amerikanska sociologen Lewis Mumford kom flera i kontakt med dessa idéer. Mumfords bok "Stadskultur" var en viktig inspirationskälla för många stadsplanerare. I boken beskriver han den medeltida stadens kvaliteter och jämför dessa med det stadsmässiga och sociala sönderfallet i industristäderna.

Citat ur Mumfords bok översatta av Uno Åhrén:

Den rumsliga koncentrationen spelar en väsentlig roll för den psykiska samlingen. En stadsdel bör vara ett område som befinner sig inom ett tioårigt barns horisont.

I varje del av staden behöver vi enheter där intelligent samverkan kan ersätta massbeslut, masshandlingar, som påbjuds av avlägsna ledare och administratörer.

(Olsson, B & Fredriksson 1987 s.18-19)

Citat skrivet av Uno Åhrén:

Det gälleratt för varje enskilt område i staden som är lämpligt att bilda ett 'grannskap' få till stånd ett centrum för befolkningens gemensamma intressen, ett fokus där det kollektiva livet inom området naturligt sammanstrålar i en stimulerande brännpunkt för olika slag av aktiv sysselsättning.

(Olsson, B & Fredriksson 1987 s.18-19)

Dessa storslagna idéer fick inte se mycket av dagens ljus i Sverige. Arkitekternas och planerarnas tillämpning av grannskapsidén handlade oftast inte om ett socialt engagemang, utan användes mest som en praktisk lösning på bostadsbyggandet. Grannskapsidén passades in i det funktionalistiska planeringsidealet som ett schema över hur de nya bostäderna skulle organiseras hierarkiskt i olika enheter. Bostäderna bildade bostadsområden, som tillsammans bildade en förort till vilken det byggdes ett lokalt centrum med utbud av affärer och service. Grannskapsplaneringens sociala ambitioner ifrågasattes och många sociologer verksamma under femtiotalet ogillade tanken på att skapa påtvingade sociala enheter (Olsson & Fredriksson 1987 s.19), (Olsson et al 2004 s. 33-36). Idén om lokal demokrati som var ett av de viktigaste inslagen i grannskapsidén fick inte något genomslag, utan kommunerna hade fortfarande en central styrning. Den sociala ambitionen i grannskapsidén har trots allt återkommit ibland i debatten och uppmärksammades bland annat på 70-talet som en följd av de sociala problem som uppstod i de nya förorterna. Då fanns en trend för att främja lokalt inflytande och demokrati, som en reaktion mot bristen på kontakt mellan människor i de nya förorterna (Olsson et al 2004 s. 36).

Det finns inte mycket material skrivet om de nya förortstorgen vilket kan tolkas som att principerna som låg till grund för torgens tillkomst, nämligen funktionalismen och grannskapsplaneringen, ansågs som så självklara. Torgens utformning sågs som en följd av en logisk planering som inte behövde diskuteras. Det som mest diskuterades var dimensionering och underlagsfrågor till exempel hur stor skola som behövdes och hur många lokaler för butiker som behövdes i respektive område (Olsson et al 2004 s. 40-41).



Vy från Axel Dahlströms torg i Göteborg



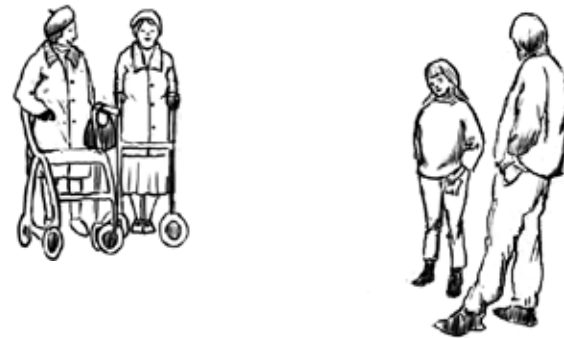
Stabbetorget i Göteborg

Vad är de lokala torgen till för?

Sören Olsson, m.fl. ger i boken *Lokala torg* tre huvudfunktioner för de lokala torgen (2004, s. 45). Enligt dem har de lokala torgen dels en praktisk betydelse av att ge tillgång till affärer och service i närområdet. De har även en social betydelse som mötesplats och offentligt rum i förorten/stadsdelen. Den tredje betydelsen är att de ska vara en plats som människor har känslor för och vill vistas på. Själv vill jag tillägga att torgen även har en estetisk roll, att de bör vara fina platser, där omsorg har lagts på torgets utformning, material och växtlighet.

De öppna torgytorna är offentliga, vilket innebär att alla utan begränsningar i tid och rum har rätt att vara där. Ordet offentlighet har en vidare betydelse än att bara vara något som är till för allmänheten. Det finns en demokratisk aspekt i begreppet som handlar om diskussioner, möten mellan människor och tolerans mot andra. Även att enbart sitta och betrakta livet i offentligheten bidrar till att man ökar sin tolerans mot andra människor (Olsson et al 2004 s. 56)

Offentliga platser kan vara mer eller mindre anonyma. Jane Jacobs beskrivning av livet på den gata där hon bor i New York liknar en *lokal offentlighet*. Det är en öppen och tillgänglig miljö där man kan vara aktiv, ta kontakt med andra eller också bara vara passiv om man vill. Många människor känner igen varandra och stannar och pratar eller bara hälsar på varandra. Sören Olsson m.fl. skriver i boken *Lokala torg* att livet på många förortstorg liknar den lokala offentlighet som Jane Jacobs beskriver och att torgen fyller en viktig funktion som en plats där man kan möta människor man känner igen. Torgen kan användas på samma sätt som man förr i tiden gick



för att "hänga ve brögga" i kustsamhällen, eller samlades vid mjölkpallen på landet. Förortstorgen fyller alltså en annan funktion än den mer kosmopolitiska offentligheten i städernas centrum. Pulsen är låg och det händer inte särskilt mycket, men torgen kan i stället fungera som en plats för igenkänning, trygghet och en plats där man kan möta människor man känner (Olsson et al 2004 s. 58).

Olika människor eller grupper har olika behov av den offentliga miljön. Ungdomar använder sig mycket av den, medan förvärvsarbetande föräldrar kanske helt enkelt inte har tid att använda den och kanske heller inte har samma behov. Äldre människors användning av den offentliga miljön har inte fått alls samma uppmärksamhet i studier och litteratur som ungdomars. På många av de lokala torgen är det äldre människor som framförallt använder sig av platsen som ett ställe att träffa andra och umgås (Olsson et al 2004 s. 60).

De lokala torgens betydelse idag

Det har skett förändringar i samhället som har betydelse för förortstorgen. Dels har befolkningen i förortsområdena glesats ut genom att vi har fått ett mer rymligt boende. Tidigare bodde människor oftare flera tillsammans på en mindre yta än idag. Något annat som har stor påverkan på förortstorgens livskraft är att människor numera har tillgång till bil i betydligt större utsträckning, vilket gör att de inte är beroende av lokala affärer. Externa köpcentrum har tillkommit som konkurrerar med de lokala torgen. En annan aspekt är att det var betydligt vanligare med hemmafruar när en stor del av de lokala torgen byggdes. I planeringen av torgen utgick man mycket ifrån dem och att de skulle ha nära tillgång till service. Nu finns inte så många hemmafruar kvar och våra konsumtionsmönster har ändrats. Det finns till exempel inte någon större efterfrågan på klädbutiker på de lokala torgen, medan efterfrågan på färdigmat har ökat. En grupp som har mycket tid att använda sig av de lokala torgen är pensionärerna, men deras köpkraft är inte särskilt stor. Dessa faktorer bidrar till att många av de lokala torgen har problem och att affärer vid torgen läggs ned (Olsson et al 2004 s. 43-44).

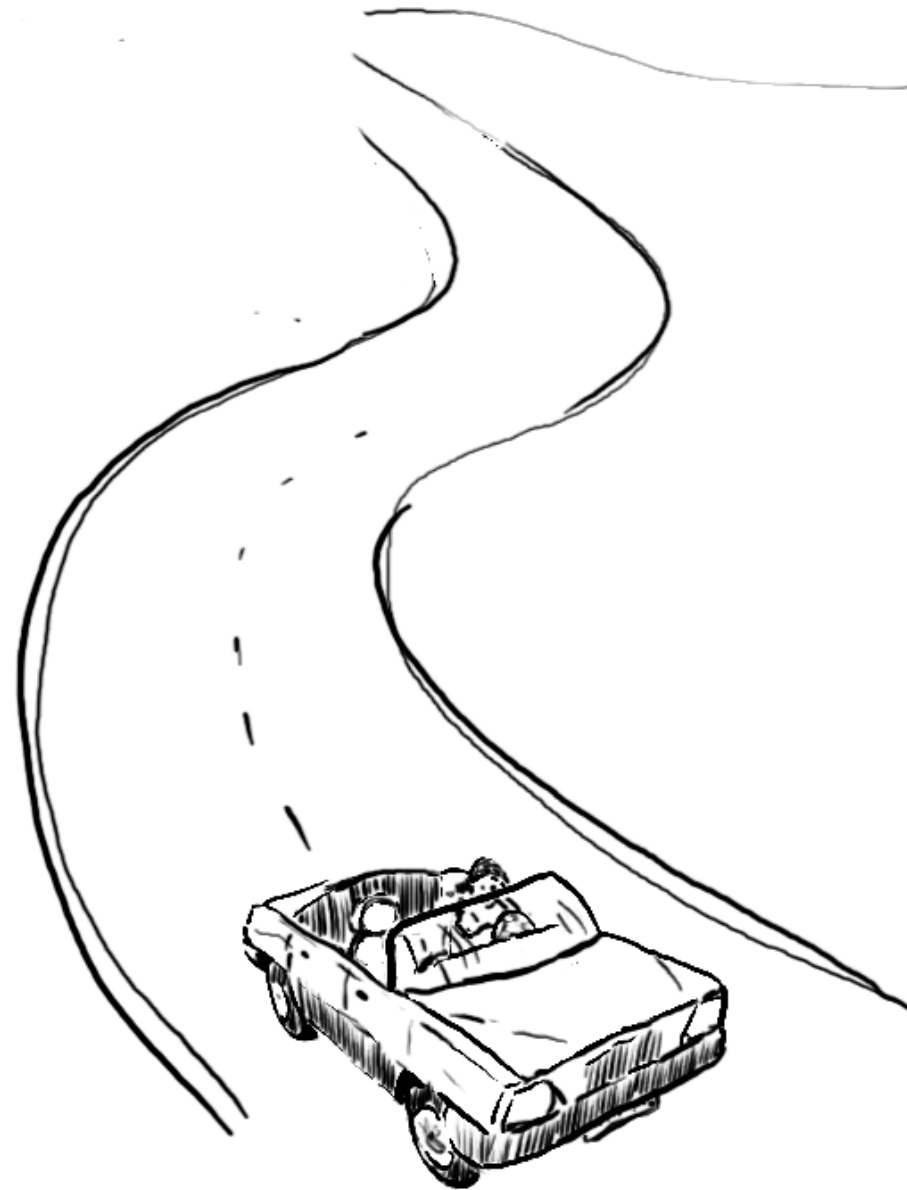
I och med att vi kan röra oss så lätt i våra bilar, kan affärerna få ett större kundunderlag, affärerna bli större och färre och konkurrerar med det lokala utbudet. Det uppstår en cirkeleffekt när enheterna blir färre, eftersom människor då måste röra sig mer, vilket gör att underlaget för de lokala affärerna blir än mindre o.s.v. En viktig förutsättning för förortstorgen som idé var att de skulle vara till för en lokal befolkning. Därför placeras torgen ofta inte vid viktiga leder som förbinder förorten med staden, utan torgen har istället kapslats in i förorten och

detta är en viktig fråga för torgens livskraft. Grannskapsplaneringen innebar att förorterna till stor del planerades som fysiskt avgränsade enheter. Anledningen till detta var att man ville skapa socialt stabila områden, med småstaden eller byn som förebild. Förorten har ingen passagefunktion i staden och det kommer därför inte så mycket människor utifrån till förorten. Dels beror detta på att förorten ligger i utkanten av staden, dels är själva vägsystemet i förorterna ofta inriktat på att människor ska nå ett visst mål. Till skillnad från i kvartersstaden har förorterna ofta en decentraliserad vägstruktur, som gör att folk inte passerar torgen på väg till något annat. Verksamheterna måste i stället ha en väldigt stor attraktionskraft för att locka människor från annat håll. Förorterna och framförallt förortstorgen blir därför ofta en speciell isolerad värld (Olsson et al 2004 s. 101-106).

Är det alltså så att de lokala torgen inte passar in i vår moderna tid där den stora rörligheten gör att valmöjligheterna har ökat? Det är ingen som vet i vilken utsträckning rörligheten kommer öka, med ökade oljepriser och med åtgärder mot klimatförändringar är det mycket möjligt att bilåkandet kommer att minska. Det är också möjligt att fler människor i framtiden kan välja att arbeta hemma i stället för att pendla. I ett längre perspektiv har de lokala torgen därför en mer strategisk placering än de externa köpcentrumen, som är beroende av en hög rörlighet i samhället. Eftersom det är svårt att förutse om resandet kommer att öka eller minska i framtiden är det viktigt att värna om de lokala torgen som en framtida möjlighet. Den nya rörligheten i samhället innebär många saker. Det handlar inte bara om att vi enkelt kan förflytta oss mellan olika platser utan även den mentala rörligheten har blivit större. TV och Internet har gjort att man inte behöver gå utanför

bostaden för att roa sig eller få nyhetsinformation. Kommunikationerna har också gjort att man kan välja att umgås med människor på annat håll i stället för sina grannar. Det lokala sammanhanget blir inte lika viktigt, eller människor utnyttjar det i alla fall inte lika mycket. I viss utsträckning är det tomare i staden för att folk håller sig mer inomhus än tidigare generationer gjorde. Det dagliga livet som utspelar sig på gator och torg ser annorlunda ut nu än det gjorde tidigare och är mer koncentrerat till särskilda platser. Restaurang och cafélivet har ökat mycket sedan mitten på 80-talet och det har uppstått särskilda stråk och stadsdelar där det finns mycket restauranger, medan andra ställen i staden blir tomma. Man kan säga att den nya offentligheten är mer kosmopolitisk (Olsson et al 2004 s. 46-51).

Frågan är alltså om det lokala sammanhanget håller på att förlora sin betydelse, eller om de lokala torgen spelar en viktig roll för det lokala sammanhanget. Som jag nämnt tidigare handlar det offentliga livet om möjligheten att delta i eller betrakta det sociala livet och detta har betydelse för människors deltagande i samhället. Och även om behovet av det lokala sammanhanget har minskat så behövs det fortfarande. Olsson m.fl. (2004 s. 65) hänvisar till en stor studie där folk tillfrågats om vad som är viktigt i ett bostadsområde, där det lokala utbudet hamnat högt upp på listan. Dessutom har över en tredjedel av människorna i Sverige inte tillgång till bil. Framför allt ungdomar och äldre människor har mycket liten tillgång till bil och det lokala utbudet och det lokala sammanhanget blir därför väldigt viktigt för dem. Äldre och rörelsehindrade utan bil har dessutom svårt att ta sig långa sträckor och det lokala utbudet blir därför livsviktigt för dem. De lokala torgen bidrar även till att ge förorterna en identitet och en samlingspunkt och de fyller en viktig funktion som mötesplats för många människor (Olsson et al 2004 s. 64-67).



Utformningen av lokala centrum från 40-talet till 70-talet

Tiden för de lokala centrumens tillkomst har haft stor betydelse för hur de utformats, vika funktioner som finns där och hur omgivningarna ser ut. Det vanligaste är att dessa centrum är utformade som ett omslutet torgrum, men det finns även små centrumbildningar som mer har karaktären av en gata

(Åström, 1985 s. 21).

Enligt Åström (1987 s. 22) har 40 och 50-talets platsbildningar oftare en livfullare planlösning än senare tiders lokala centrum och de liknar oftare traditionella stadstorg. Grönskan sågs som ett viktigt inslag och ofta fanns en park intill torget och även mycket planteringar på själva torget. Trafiksepareringen hade ännu inte börjat genomföras och det är vanligt med biltrafik på torget och att torget är öppet mot minst en gata med biltrafik. På 50-talet byggdes ofta ett eller två höghus vid torgen och det vanliga var att bostäder placerades ovanför butikerna (Åström 1985 s. 22).

På 60-och 70-talet när funktionssepareringen tillämpades blev det inte längre vanligt att bygga bostäder vid torgen. På 60-talet dominerar det sammanhållna rektangulära torget och torgen är mer slutna än tidigare, hälften är omgivna av byggnader runt om eller på tre sidor. Det utvecklades flera nya torgformer och centrumbildningar på 60-talet. En plantyp som tillkom var parallellhustorget som ger ett riktat stråk snarare än ett samlat torgrum och det blir även vanligare med inomhustorg. På 70-talet består nästan alla lokala centrum av plantyper där smala gränder leder in till ett slutet torgrum utan

biltrafik, omgivet av envåningsbyggnader, vilket är precis hur Fäladstorget är utformat. Torgrummen har ofta blivit större eftersom centrumen beräknades serva ett större område än de som byggdes i början. Småbutikerna blir färre och utbudet domineras i stället ofta av stora livsmedelshallar. Anläggningarna har ofta ett stort utbud av service, med bland annat försäkringskassa, vårdcentral och kvarterspolis. Det blir vanligare med social och kulturell service vid torgen och antalet kyrkor vid torgen ökar, på 60-talet byggs det kyrkor vid cirka vart femte centrum. På 70-talet fick många torg skolor intill, med tillhörande stadsdelsbibliotek och sporthall. Skärmtak är vanligt som ett sammanhållande element i torgrummen från denna tid. Normalt har centrumen från 60-och 70-talet en bilsida och en bilfri sida och det finns ofta stora parkeringsytor intill torgen. Åström (1987 s. 24) menar att entrén för bilisterna in till torgen ofta är trist, eftersom affärernas entrésidor vänder sig in mot torget. Han skriver att det är vanligt att entrén från gång- och cykelstråken är betydligt trevligare. Ofta är cykeltrafik förbjuden på torgen och man sätter då upp cykelfällor som fungerar som en barriär, där det istället borde vara en välkomnande entré (Åström 1987 s. 23-25).

Sammanfattning om lokala torg

De lokala torgen som byggdes i Sverige under den stora stadsutbyggnaden mellan 1940- till 1970-talet är oftast placerade i en öppen stadsstruktur, där funktionalismen varit ett rådande ideal.

De lokala torgen är en tillämpning av grannskapsplanering. Grannskapsplaneringen mynnade ur idén om att skapa mindre sociala enheter i staden, för att främja lokal samverkan och demokrati. Men ofta tillämpades grannskapsplaneringen snarare som ett sätt att enkelt utforma förorter i ett hierarkiskt system av bostadsområden samlade kring ett lokalt centrum.

De lokala torgen är ofta inkapslade i förorten och har en dålig koppling till resten av staden. De är främst planerade för stadsdelens befolkning och inte för folk utifrån.

När torgen byggts spelar stor roll för hur de ser ut, till exempel var det betydligt vanligare med biltrafik på de tidiga torgen och de hade oftare en öppen form.

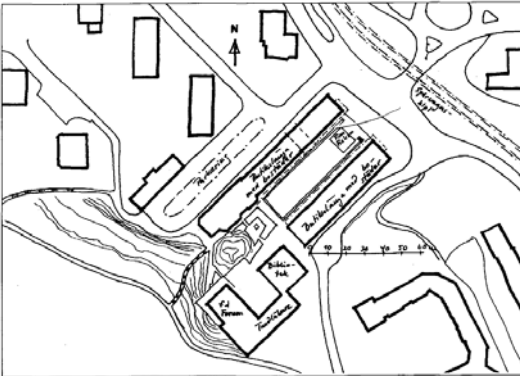
På de lokala torgen återfinns ofta en slags lokal offentlighet som på många sätt skiljer sig från den mer anonyma offentligheten i städernas centrala delar.

Studiebesök på några lokala torg i Göteborg

Jag har besökt sex lokala torg i Göteborg, för att få inspiration till mitt arbete med Fäladstorget. Den främsta anledningen till att jag valde att besöka andra lokala torg var att jag ville jämföra olika rumsliga former och se vilka fördelar eller nackdelar de har jämfört med Fäladstorget. Jag ville även besöka andra platser, som precis som Fäladstorget är byggda i en öppen stadsstruktur, där grannskapsplanering och funktionalism har varit ett ideal.

Jag besökte alla torg under samma dag i maj och vistades lite mer än en halvtimme på varje plats. På plats tog jag bilder och beskrev torgets form och utseende, samt försökte beskriva den stämning som jag upplevde. Anledningen till att jag valde just de här torgen är för att jag har läst om dem och hade tillgång till bakgrundsbeskrivningar och planer. Böckerna som beskriver torgen är *Stadens Rum* (Olsson et al 2004) och *Några Svenska Stadsrum* (Olsson & Fredriksson 1987).

Dr Fries torg



Karta ur boken *Lokala torg*
(Olsson et al 2004 s. 72)

Dr Fries torg byggdes i början av 50-talet och ligger i Södra Guldheden i Göteborg, strax söder om Göteborgs centrum. Guldheden är en stadsdel med många äldre och yngre vuxna, men få barnfamiljer. Dr Fries torg betraktas som kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (Olsson et al 2004 s. 71).

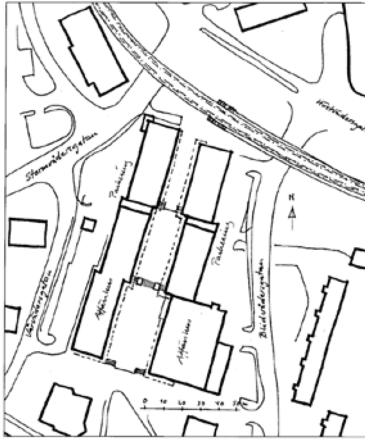
Torgytan är nedsänkt mellan två parallella huslängor, en form som författarna till boken *Lokala torg* kallar "parallellhustorg" (Olsson et al 2004 s. 71). Ovanför butiksängorna finns två våningar med bostäder. Torget är öppet mot en bred gata, fast vattnet från en fontän på torget överröstar trafikljudet.

Det är en ganska småskalig miljö, med låga hus och en varm röd färg på husfasaderna. Men torgytan upplevs som tom och oanvänd. Eventuellt gör formen på torget att folklivet göms undan, eftersom alla rör sig längs med torgets sidor under taken och ingen sitter på själva torgytan. Att man rör sig längs rummets sidor förklaras dels av att affärerna finns här, dels av att ytan är nedsänkt, vilket gör det till en större ansträngning att passera. Taket längs med sidorna tar ner skalan i torgrummet och gör så att det blir en intim atmosfär därunder.

En aspekt hos torgets form är att det har en tydlig riktning som börjar vid en gata och slutar i ingenting, det vill säga stråket har ingen fortsättning utan slutar med en brant klippvägg som landar i en park. Gestaltningssidén var att få in naturen i torgrummet (Olsson & Fredriksson 1987 s. 37) men själv tycker jag att utformningen blir lite underlig.



Vårväderstorget



Karta ur boken *Lokala torg*
(Olsson et al 2004 s. 83)

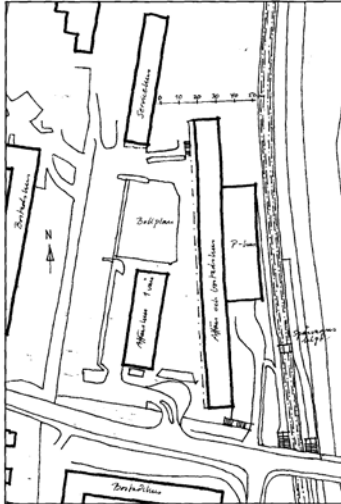
Vårväderstorget byggdes i slutet på 50-talet och ligger i Södra Biskopsgården i Göteborgs centrum. Här finns ett stort utbud med bland annat bibliotek, bank och systembolaget. I Biskopsgården bor många människor med låga inkomster och sjuktagen är höga.



Av detta torg gav författarna till boken *Lokala torg* (Olsson et al 2004 s. 82-85) en relativt negativ bild. Deras negativa beskrivning bottnade i att livet på torget speglade en del sociala problem och att människor i deras intervjuer inte beskrivit torget som en social mötesplats, utan snarare som ett ställe där man uträttade ärenden. Själv upplever jag att torget har en liten skala och intim atmosfär, där människor rör sig igenom i ett lugnt tempo. Precis som Dr Fries Torg är detta ett "parallellhustorg", men formen på detta torg är lite mer komplicerad. Det består av tre delrum, där rummet närmast vägen och spårvägen är ganska smalt. Därefter går man ner för en trappa till ett bredare torgrum och sedan nedför ännu en trappa till ett ganska stort tredje torgrum. Denna form gör att det första rummet har den minsta skalan samtidigt som flest människor passerar här. Det första rummet upplevs som intimt och mysigt, medan det nedre torgrummet däremot upplevs som ganska ödsligt. Torgets lite invecklade form ger en del vinklar och vrår och de olika nivåskillnaderna bidrar till att det händer något när man rör sig genom torgrummen. Byggnadernas stil är ganska kärv, med mörkt tegel och vita och bruna plåtdetaljer. Även här finns bostäder på ovanvåningen, men man tänker inte på dem så mycket.

Precis som Dr Fries torg, så slutar vårväderstorgets stråk i en park. Här blir det inte en lika underlig avslutning, eftersom man kan fortsätta gå genom parken och vidare ut i stadsdelen. Ett problem med detta torg, som liknar det vid Fäladstorget, är den tydliga baksidan med lastgator och slutna fasader. Men till skillnad från vid Fäladstorget är inte parkeringsplatserna lika dominerande, eftersom de är uppdelade på mindre ytor.

Friskväderstorget



Friskvåderstorget är byggt i början av 60-talet och ligger i Norra Biskopsgården i nordvästra Göteborg. Äldre och människor från mellan-östern dominerar bland de som använder torget.

Karta ur boken *Lokala torg*
(Olsson et al 2004 s. 87)



Friskväderstorget

Torget är beläget mellan ett stort skivhus och en envånings affärslokal där Willys är inrymt. Jag upplever Friskvåderstorget som omysigt, men å andra sidan fritt och öppet. Skalan är betydligt större än på de två tidigare torgen som jag besökt. Det långa skivhuset är väldigt dominerande och huset är enligt min mening ganska snyggt, men samtidigt gör skalan på huset att platsen blir opersonlig. Friskvåderstorget kan egentligen inte liknas vid ett torg, eftersom det inte finns någon yta som man upplever som torgyta. Här finns heller inte många platser att sitta på utan människor står i stället och lutar sig mot polare och annat som finns till hands. I affärshuset har Willys etablerat sig och precis som det brukar vara för mataffärer så har fasaden inga fönster, vilket gör väggen mer till en död mur. Invid skivhuset kan man gå under tak längs med små butiker.



Friskväderstorget

Här under är skalan intim och de små butikerna bryter av mot det annars färglösa torget. Det är ganska mycket liv och rörelse på platsen, med barn på cyklar, människor som står och pratar och ett gäng med ungdomar som ironiskt nog sitter på en bänk som vänder sig bort från torget och ut mot gatan, där det förmodligen finns mer att titta på. Gestaltningen av platsen är ganska kall, men mängden människor gör platsen mera levande än Dr Fries torg och Värnvärdstorget. Det är till största delen positivt att torget är så öppet, eftersom det blir en kontinuerlig fortsättning utåt. Men det som är negativt är att det inte finns något samlat torgrum och att platsen är obalanserad och lite för storskalig.



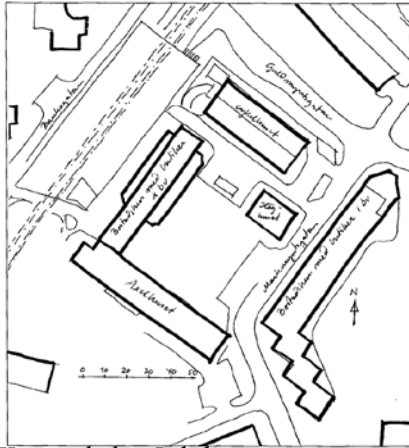
Frölunda torg



Karta ur boken *Några Svenska Stadsrum*
(Olsson & Fredriksson 1987)

Frölunda torg är ett stort köpcentrum ca 9 km från Göteborgs centrum som byggdes på 60-talet men har genomgått en del ombyggnader sedan dess. Det kan alltså inte liknas vid ett torg, utan är ett stort inomhuscentrum, med närmast oändligt stora parkeringsytor intill. Men det är ändå något annat än ett externt köpcentrum, eftersom det ligger i direktkontakt med bostadsområden och en spårvagnshållplats. Det är därför mer hållbart än vad man kan säga att de flesta andra externa köpcentrum är. Det som jag också tycker är lyckat med Frölunda torg är att här finns stråk utomhus, med bland annat restauranger. Det har alltså inte en så sluten utformning som de flesta andra köpcentrum har. Utomhusmiljön präglas av stora ytor, mycket folk, mycket rörelse och därför också mycket att se på. Frölunda torg är en intressant kontrast till de andra lokala torgen. Det är utformat som ett shoppingparadis och det kanske inte har lagts ned någon tanke på att centrumet ska fungera som en mötesplats, men platsen fungerar med all säkerhet som en bra mötesplats, just för att det samlar så mycket människor.

Axel Dahlströms torg



Karta ur boken *Lokala torg*
(Olsson et al 2004 s. 76)

Axel Dahlströms torg är byggt under första halvan av 50-talet och är beläget i Högstorp i västra Göteborg. Det är ett stadsdelstorg med ett stort upptagningsområde och många äldre bor i stadsdelen.

Jag hade ganska stora förväntningar på det här torget efter att ha läst beskrivningen av det i boken *Lokala torg* (Olsson et al 2004 s. 75-78). Och torget har en hel del positiva sidor, men jag kunde ändå inte undgå att bli besviken. Det rädde en lugn stämning när vi var där och klientelet dominerades helt av pensionärer, som satt i en klunga på en bänk med vy över torgytan. Till torgets fördel kan sägas att det är väl integrerat med den omgivande bebyggelsen. Axelorget är ett så kallat "vinkelhurstorg" (Olsson et al 2004 s. 76). Detta innebär att två av torgets sidor är bilfria, medan det passerar trafik längs de två andra. På det sättet förenas önskan om ett bilfritt inre torgrum, samtidigt som torget inte blir instängt, utan det kommer även in lite puls och det blir en naturlig koppling till omgivningen. I torgets ena hörn finns ett 16 våningar högt punkthus, som inte upplevs som för dominant. Trafiken är lugn och inte ett

störande inslag, även om det faktiskt passerar en hel del trafik, 4000 fordon per dygn. Men torgytan upplevs som ganska tom och innehållslös och det var lite väl långa avstånd mellan torgets väggar. Torgytan är upphöjd mot biltrafiken, och det tycker jag är lite synd, eftersom man därför förlorar mycket av kontakten med affärerna på andra sidan gatan. Punkthuset tycker jag är ett positivt inslag på torget, eftersom det ger stadga åt det stora torgrummet och gör att många människor har sin entré mot torgytan. Men punkthuset har tyvärr också en död vägg mot torget, liksom är fallet med fasaden mot ICA i norr. Enligt författarna till boken *Lokala Torg* (Olsson et al 2004 s. 78) har många människor uttryckt sig positivt om torget i intervjuer. De fick uppfattningen att det fanns en samhörighet på torget och de flesta människor beskrev torget som, om än inte vackert, så trivsamt.



Axel Dahlströms torg

Rumsliga modeller

Vinkelhurstorg, som Axel Dahlströms torg och Stabbetorget, är en modell som verkar fungera ganska bra. Här får man en bilfri sida och ett skyddat inre torgrum, samtidigt som torget får en bra koppling till omgivningen och en genomströmning av trafik. Torget ligger naturligt som en öppning i staden, likt ett traditionellt stadstorg. De mer slutna torgen får lätt tydliga baksidor och kanske även en mindre genomströmning av människor. De flesta vinkelhurstorg byggdes i stadsdelar som ännu inte var trafikseparerade och i en tid då bilismen ännu inte blivit så stor.

Parallellhurstorg, som Dr Fries torg och Vårväderstorget, fungerar bra för kommers, eftersom den smala och riktade formen på torget uppmuntrar till att man rör sig längs torgets väggar. Däremot fungerar formen mindre bra som en plats för samling av människor, eller en plats att slå sig ned på. Samtidigt kommer väggarna nära varandra, vilket gör att rummet blir mer intimt och att man även kommer närmre in på andra människor. Precis som Fäladstorget har de två parallellhurstorgen ganska tydliga baksidor utåt, med lastgata och parkeringsplatser. Parallellhurstorgen är ändå öppna mot omgivningen i två ändar och har på det sättet ändå en koppling utåt.

Det slutna torget är en tredje vanlig modell på lokala torg, vilket är en utformning som Fäladstorget har. Jag återkommer med en beskrivning av denna torgform i kapitlet om Norra Fäladens centrum.

Ett lugnt tempo och en lokal stämning

De olika lokala torgen hade visserligen ganska olika utformning, men på alla torg upplevde jag att det fanns en speciell lokal stämning och ett lugnt tempo. I stället för anonymitet, mycket människor och mycket att titta på kan de lokala torgen erbjuda igenkänning, avkoppling och hemmahörighet. Stora torgtytor upplevs däremot som öde om det är lite människor ute. På Stabbetorget fanns en fint utformad liten park med sittplatser i stället för en tom torgyta, vilket lyfte platsen väldigt mycket. Det gjorde att platsen inte upplevdes som ödslig även om det var få människor där.

Något jag insåg av studiebesöken var att oavsett om ett torg har en öppen form eller inte, så styrs mängden människor på torget framför allt av hur det är placerat i stadsstrukturen. Ett lokalt torg i stadens periferi kan inte få samma liv som ett torg i centrala stan, om det inte, liksom Frölunda torg, snarare är utformat som ett stort köpcentrum med stora parkeringsplatser.

Sammanfattning av slutsatser från studiebesöken

Ett vinkelhurstorg har fördelen av att vara mer likt ett traditionellt torg i kvartersstaden, genom att vara öppet mot gator på två sidor, samtidigt som det finns ett skyddat inre torgrum.

Parallellhurstorg är bra för affärernas exponering och ger en mer intim känsla, men samtidigt saknas förutsättningar för stora möten och liksom för helt slutna torg finns problemet att torget vänder baksidan utåt.

Stora torgytor utan folkliv upplevs som öde och kalla. Ett fint utformat parkrum i stället för torgyta är ett bättre alternativ för små lokala centrum, där man inte kan förvänta sig en stor ström av människor.

Lokala torg kan inte få samma folkliv som torg inne i centrala staden på grund av det perifera läget. Men de lokala torgen kan i stället erbjuda igenkänning mellan människor och fungera som en lokal mötesplats.



A photograph of a paved plaza with a person riding a bicycle in the background. In the foreground, there are three large, white, spherical planters. The ground is paved with reddish-brown and grey bricks. A long shadow is cast across the foreground. In the background, there is a building with large windows and a red sign.

Beskrivning och analys av platsen

I denna del görs först en beskrivning av stadsdelen Norra Fäladen, med fokus på stadsdelens vägstruktur, bebyggelse, grönstruktur och sociala aspekter. Därefter kommer ett kapitel med beskrivning och analys av Norra Fäladens centrum, där jag fokuserat på Fäladstorgets förutsättningar som mötesplats och kommersiellt centrum och på upplevelsen av miljön.

Beskrivning av Norra Fäladen



Norra Fäladen är en stadsdel i norra Lund, med cirka 10 500 invånare. Det är ett grönt område med mycket parker och en blandning av villa -och radhusbebyggelse och flerfamiljshus i två till fem våningar. Stadsdelen är omringad av barriärer, med järnvägen i väster, E22 i öster och Norra Ringen i söder. Detta gör att området blir tydligt avdelat från resten av Lund och det fungerar därför lite som en självständig satellit. Man kan konstatera att Norra Fäladen planerades utifrån det typiska enklav-tänkandet som var vanligt under miljonprogrammet, med funktionsseparering, avskilda bostadsområden och ett utifrånmatat trafiksystem. Bostäderna präglas av den industriella byggnadsmetoden, med en stor mängd av likartade serieproducerade hus. Enligt Tägil (1997 s. 77) planerades Norra Fäladen också mycket utifrån ett socialt perspektiv, med blandade boendeformer varav en stor andel småhus, en god tillgång på parkmark, och med ett samlande stadsdelscentrum. Man tänkte mycket på barnens säkerhet i planeringen och den strikt genomförda trafiksepareringen är ett tecken på detta.

Översiktskarta



0m 100m 500m

skala 1:10000

Bakgrundsfakta

Det var Eglers stadsplanebyrå som på uppdrag av Lunds kommun år 1962 tog fram en plan för hur Norra Fäladen skulle se ut. Rådhusrätten började byggas 1965, medan Fäladstorget stod färdigt först 1971. Norra Fäladen var ett väldigt stort byggnadsprojekt för Lund med en yta som är betydligt större än stadskärnan innanför vallarna. Området planerades för 10 000 nya invånare att jämföra med Lunds dåvarande invånarantal på 40 000. Marken var helt ägd av Lunds kommun och bestod endast av åkermark med undantag för soptippen i väster som senare utformades till parken S:t Hans backar. Fäladstorget är stadsdelens torg och mötesplats och omges av bl.a. kyrka, församlingshem, affärer och vårdcentral. Torget byggdes av LKF och ritades av arkitekterna Yngve Lundquist och Hans Rendahl.



Grönstruktur

Planerarnas avsikt var att göra Norra Fäladen till ett grönt område, där det i stället för vägarna skulle vara parkstråken som binder samman bebyggelsen (Tägil 1997 s. 77). De två stora parkerna S:t Hans backar och Borgareparken är placerade i ett centralt öst-västligt stråk, där stadsdelens skolor och fritids och stadsdelscentrumet Fäladstorget är placerat. Mängden parkmark och de relativt låga husen, gör att Norra Fäladen är lägst exploaterat av alla Lunds stadsdelar. Men tillgången på parkmark varierar mellan olika delar av Norra Fäladen och i östra delen är tillgången på parker mindre bra. (Grönstruktur - och naturvårdsprogram, Lunds kommun 2006). I västra delen av Norra Fäladen ligger parken Sankt Hans som är den största parken i Lunds kommun, belägen på en före detta soptipp och med milsvid utsikt från den högsta kullen. Därifrån fortsätter nyanlagda betesmarker norrut längs med järnvägen. De större parkerna är definitivt en stor kvalitet på Norra Fäladen och här finns en hel del aktiviteter så som bygglek, 4H-gård och flera lekplatser. Norra Fäladen som helhet upplevs som grönt, lummigt och med en småskalig bebyggelse. Men tyvärr kännetecknas mycket av de smalare parkstråken längs gång- och cykelvägarna av täta ridåer av buskage vilket inte ger så mycket upplevelsevärden utan snarare ger dålig kontakt med omgivande bebyggelse och otrygghet på kvällarna.

Vägsystem

Norra Fäladen har ett utifrånmatat trafiksystem. Svenshögsvägen, som är en gammal infartsväg till Lund, går rakt igenom området och vidare norrut till Stångby. Resten av trafiken leds i en utifrånmatad ringled på Magistratsvägen/Norra Gränsvägen, och de flesta lokalgator är utformade som återvändsgränder för att motverka genomfartstrafik. Trafiksystemet skiljer sig alltså från den traditionella staden, där vägnätet i stället bildar ett genomkorsande nät. Eftersom trafiken koncentreras till några få leder har dessa i stället fått relativt mycket trafikframförallt Svenshögsvägen, som bildar en tydlig gräns mellan östra och västra Norra Fäladen. Enligt de tidiga planerna för området skulle Svenshögsvägen vara nedsänkt i en tunnel, men det blev aldrig förverkligat, framförallt till följd av problem i samordningen mellan kommunen, de olika bostadsföretagen och byggmästarna (Lieberg 1992 s. 37). Gatornas bredder bestämdes efter normer för förväntad trafikmängd. Gatubredderna är i många fall lite väl tilltagna och Norra Fäladen planerades för att kunna klara mycket biltrafik. Man beräknade att det skulle behövas 400 parkeringsplatser per 1000 invånare, vilket innebär att det förväntades att många familjer skulle ha två bilar. Därför finns idag en hel del halvtomma parkeringsytor på Norra Fäladen (Tägil 1994 s. 77). En vanlig lösning i bostadsområdena på Norra Fäladen för att få önskad mängd parkeringsplatser var att bygga stora underjordiska garage under bostadsområdena. Detta har skapat bilfria och lugna miljöer mellan husen, men bidrar även till att man i viss utsträckning minskar antalet människor som rör sig i markplan.

Orienteringen på Norra Fäladen kan diskuteras på olika nivåer och för olika trafikslag. Ur en bilists synpunkt är det enkelt att orientera sig *till* Norra Fäladen, eftersom det endast behövs en enkel avstickare från norra ringen. Ur en fotgängares perspektiv är norra ringen istället en barriär som försvårar orienteringen till Norra Fäladen. *Inom* området Norra Fäladen är förhållandet det omvända. Gatustrukturen för bilisterna är utifrånmatat med mycket återvändsgränder vilket försvårar orienteringen och känslan av sammanhang. Gång- och cykelstråken däremot löper mestadels genom parker och grönsåk i ett genomkorsande mönster och som gående eller cyklist behöver man oftast inte ta så mycket omvägar för att komma från punkt A till punkt B. Gång- och cykelnätet är visserligen tätt förgrenat och enkelt framkomligt, men å andra sidan bidrar de många parallella gång- och cykelvägarna, de inåtvända enklaverna av bebyggelse och de skymmande buskagen kanske till en sämre orientering även för gående och cyklist.

Bebyggelse

Norra Fäladens bebyggelse är placerad i enklaver, vilket enligt Larsson (1994 s. 12-14) präglar många förorter. Enklaven är byggd på ett inåtvänt sätt och kan vara mer eller mindre präglad av gemenskap och ha en egen identitet. Nästan alla hus söder om Norra Gränsvägen är byggda i princip samtidigt och är präglade av den industriella byggnadsmetoden, med kataloghus och serieproducerade hus. Bebyggelsen på Norra Fäladen är blandad på det sättet att den består av både lägenheter, radhus, villor och studentbostäder. Däremot består varje enklav oftast av samma typ av serieproducerade hus vilket kan ge en torftig miljö. De olika områdena är förstås sinsemellan olika och till exempel har området Offerkällan fått en del uppmärksamhet på grund av sina genomtänkta utomhusmiljöer. På 1990-talet byggdes ett nytt område med hyres- och bostadsrätter norr om Norra Gränsvägen och under de senaste åren har Annehem byggts upp i nordväst med villor och radhus. Även i nordöst har det byggts nya radhus och tre- till femvåningshus. Bostadsområdena norr om Norra Gränsvägen har inte en lika självklar koppling till den övriga stadsdelen.

Sociala aspekter

På 1970-talet skrev tidningarna ganska mycket om problem på Norra Fäladen och Linero och man debatterade emot miljöprogrammets sätt att bygga. Både problemen och debatten verkar ha varit störst på slutet av 70-talet. Tägil (1997 s. 103) tar upp exemplet Rådhusrätten på Norra Fäladen, där det på 70-talet var mycket omflyttning i området och problem med kriminalitet. Men trenden på Rådhusrätten vände på 80-talet, när man bland annat gjorde satsningar på affärer nere i de halvtomma garagen, rustade upp utemiljön och gav hyresgästerna större inflytande över sitt boende (Tägil 1997 s. 103). Bilden som förmedlades i tidningarna verkar även ha varit ganska snedvriden och inte riktigt ha stämt överens med hur fäladsborna själva upplevde sin stadsdel (Kärrholm 2004 s. 258). De olika typerna av bebyggelse med olika upprättelseformer, har lett till att Norra Fäladen fått en socialt, etniskt och kulturellt blandad befolkning (Lieberg 1992 s. 38). I ett av delområdena är ca 1/3 av de boende av utländsk härkomst, medan andelen i villaområdet är ca 4% (Lieberg 1992 s. 38). Det finns ett stort utbud av social och kommersiell service på Norra Fäladen som ligger samlat kring det centrala parkstråket. Jag tror att detta kan vara en orsak till att området upplevs som så sammanhållet och att människor känner en tillhörighet till Norra Fäladen. Tägil (1997 s. 78) skriver: "Norra Fäladen är en stadsdel med stark identitet där de boende har en speciell känsla för sin stadsdel." Jag som är bosatt på Norra Fäladen tycker mig känna av detta.

Karta över vägsystem och bebyggelsens täthet



Sammanfattning om Norra Fäladen

Norra Fäladen ligger lite isolerat i staden och omges av barriärer på alla håll

Norra Fäladen har till största delen ett utifrånmatat och trafikseparerat trafiksystem, vilket till stor del tillkom för att skapa en barnvänlig miljö.

Det finns mycket parker och grönska i stadsdelen vilket är en viktig kvalitet.

Utbud och verksamheter är samlade i ett centralt parkstråk med det kommersiella utbudet och service samlat på Fäladstorget. Denna planering tror jag bidrar till att ge området en egen identitet, med det gröna som en sammanbindande länk.

Stadsdelen är till stora delar funktionsseparerad med verksamheter för sig och bostäder för sig

Bebyggelsen är samlad i delområden som är byggda på ett inåtvänt sätt. Bebyggelsen präglas av den industriella byggnadsmetoden på 60- och 70-talet, men är relativt småskalig och med blandade upplåtelseformer.

De blandade boendeformerna har gett en blandad befolkning sett över hela stadsdelen, men det finns stora ekonomiska och sociala skillnader mellan de olika bostadsområdena.

Beskrivning och analys av Norra Fäladens centrum



Fäladstorget, kyrka och församlingshem



Fäladstorget

I detta kapitel görs en beskrivning av Norra Fäladens centrum och en presentation av analyser. Jag har fokuserat på upplevelsen av miljön och visuella aspekter och på Fäladstorgets funktion och förutsättningar som möteplats och handelsplats.

Först redovisas Fäladstorgets läge i förhållande till resten av staden och målpunkter inom Norra Fälåden. Sedan görs en ganska ingående beskrivning av Fäladstorget och dess omgivningar. Jag har valt att presentera en rumslig analys för sig, där jag enbart fokuserat på den rumsliga upplevelsen av centrumområdet. Därefter presenterar jag analyser av människors rörelsemönster på och kring Fäladstorget, som dels visar Fäladstorgets förutsättningar som mötesplats och dels kan fungera som ett underlag till hur man kan förändra centrumet. Slutligen redovisas resultat från intervjuer med människor om vad de tycker om torget.

Fäladstorgets placering i staden

Fäladstorget är beläget en bit in från Norra Ringen i Lund, intill Svenshögsvägen, som är en infartsväg till Norra Fäladen och som sedan fortsätter norrut mot Stångby. Torget har därför ett ganska bra läge för biltrafik, samtidigt som det även placerats i ett centralt läge i förhållande till gång- och cykelstråk på Norra Fäladen. De nya områden som har byggts norrut har däremot hamnat långt ifrån torget och även de östra områdena ligger en bit ifrån torget.

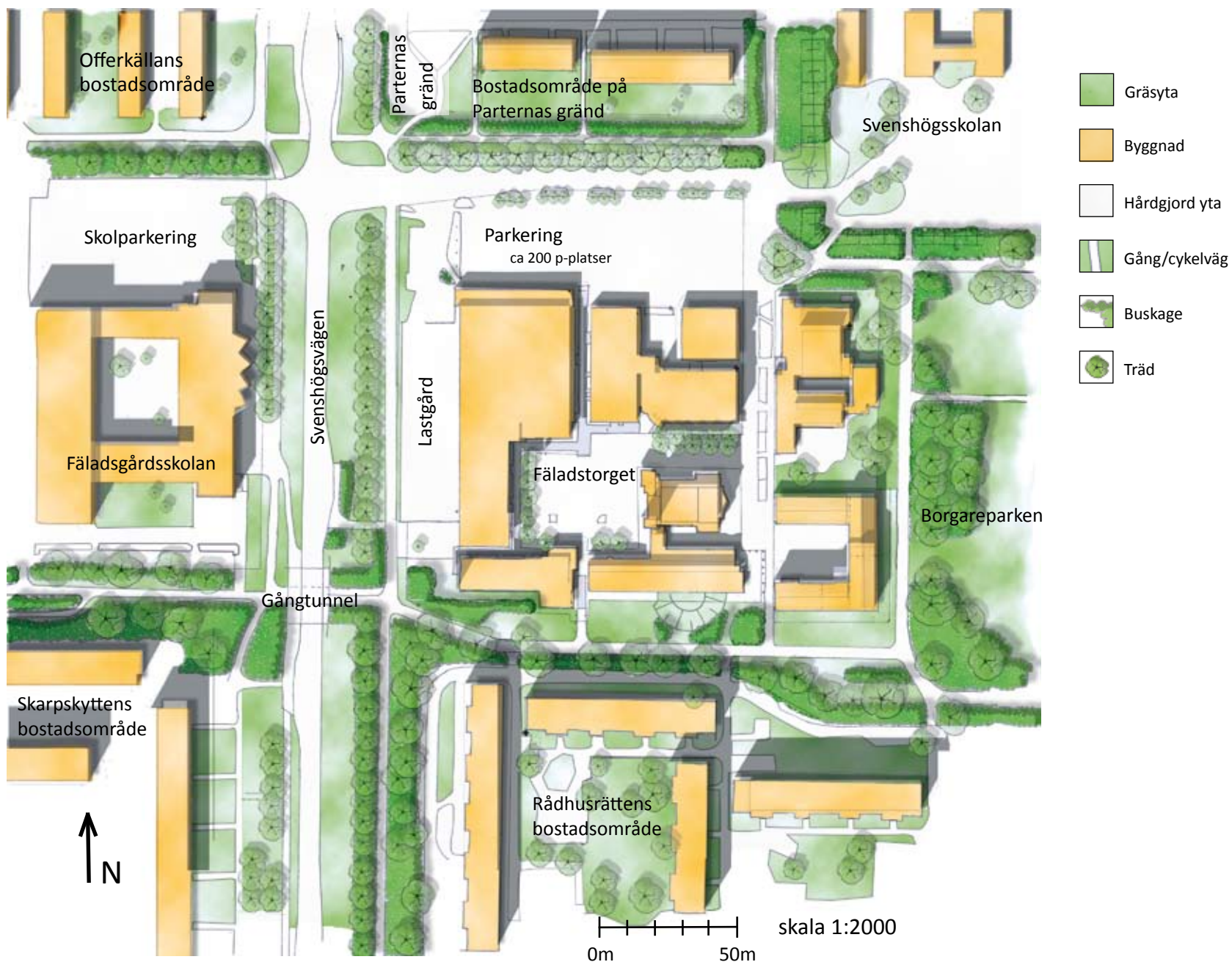
ICA på Fäladstorget konkurrerar inom ett stort område om bilkunderna. Eftersom läget är ganska bra för bilarna finns en förutsättning för ICA att konkurrera med externa köpcentrum. Lokalt inom Norra Fäladen konkurrerar ICA med Willys och Netto, men Fäladstorget har ett mer centralt läge på Norra Fäladen i förhållande till gång- och cykelstråk än dessa affärer, och intill ligger flera andra målpunkter, som skolor, dagis, arbetsplatser och apotek. Detta är positivt eftersom de olika verksamheterna och affärerna intill torget kan dra kunder till varandra. Intill Fäladstorget ligger även tätbebyggda bostadsområden (Rådhusrätten, Parternas gränd och Skarpskytten) med tre- och fyrvåningshus. Det är alltså en ganska hög koncentration av människor som bor i närheten av Fäladstorget och närhet till affären spelar en stor roll för var människor handlar (Olsson et al 2004 s. 123).

Man kan se att det finns en hel del arbetsplatser och verksamheter längs Magistratsvägen och Skarpskyttvägen. Förutom den stora arbetsplatsen Gambro, så finns här bland annat en bilhandel och ett företagshus med flera mindre företag. I de små lokalerna som tillhör garage längs med Magistratsvägen finns bland annat ett taimat-ställe och en skomakare. I korsningen mellan Norra Ringen och Svenshögsvägen har Mc Donalds och Statoil etablerat sig. Det är en het korsning i förhållande till biltrafiken och här finns även en undergång för gående och cyklisterna och bussen till Malmö går härifrån, vilket gör att det uppstår en viss koncentration av människor som passerar här.

Karta över målpunkter



Karta över centrumområdet



Beskrivning av Fäladstorget och dess omgivningar

Fäladstorget passar bra in på beskrivningen av ett karakteristiskt förortstorg från 70-talet (se sidan 22). Det är ett slutet, bilfritt torgrum, som man når via trånga entrégränder med skärmtak. Det har en bilsida med en stor parkeringsyta, entrén in till torget är otydlig och affärerna vänder sig in mot torget, vilket gör att det blir en känsla av baksida utåt. Vid Fäladstorget finns kyrka, vilket var relativt vanligt vid torgen från denna tid. Till och med cykelfällorna vid entréerna in till Fäladstorget stämmer överens med Kell Åströms beskrivning över ett karakteristiskt förortstorg från 70-talet. Skola, sporthall och stadsdelsbibliotek som på 70-talet ofta placerades vid torgen, ligger däremot på andra sidan Svenshögsvägen, vilket är lite synd, eftersom detta annars kunde ha bidragit till mer aktivitet vid Fäladstorget.

Jag har gjort en ganska ingående beskrivning av hur centrumet upplevs. Texten är uppdelad i olika delar där jag först beskriver själva torgytan, sedan *sidotorget* som jag valt att kalla gränden öster om kyrkan, därefter *torgets omgivningar* och sedan *torget i sitt sammanhang*, med fokus på torgets entréer och skyltning utåt.



Fäladstorgets kyrka

Karta över Fäladstorget



0m 25m

skala 1:1000





Vy över torget från nordöst



Vy över torget från västra entrégången

Torgytan

Låga envåningsbyggnader i mörktrött tegel omsluter torget. Arkitekturen är enkel och inte särskilt detaljrik och den mörka tegelfärgen och mörkbruna trä- och plåtdetaljerna gör intrycket murrigt. Ventilationsrören är synliga på taket. Markbeläggningen består av rött tegel och gatsten i ett ruttmönster. Torget är ett samlat rum, lugnt, stillsamt, enkelt överblickbart, men kan även upplevas som ödsligt. Kyrkans fasad är inåtvänd och utan fönster och en stor del av norra väggen tas upp av ICA:s lokal utan skyltfönster. Lokalerna i väster ligger lite undan-gömt under tak, fönstren är mörka och det är ingen verksamhet som skyltar så mycket utåt. Takgångarna bidrar å andra sidan till att skapa ett mer intimt rum intill affärslokalerna. Tidigare fanns ett bageri bland lokalerna inne på torget, men nu innehåller lokalerna verksamheter som inte skyltar utåt lika mycket. De lokaler som har skyltfönster mot torget är frisören, vårdcentralen, apoteket, pizzerian, samt video/godisaffären som tyvärr har satt upp gallernät för skyltfönstren. Så trots att det faktiskt ligger en del verksamheter vid torget, så upplevs det som ganska öde, både på grund av dålig skyltning och även på grund av de mörka husfasaderna och fönstren. Den verksamhet som skänker mest liv åt torget är blomsterståndet i norra delen som står här varje dag från tidigt på morgonen och ofta står det även en kvinna och säljer kläder på torget. Mot kyrkan och församlingslokalen är det mer av ett dött hörn eftersom en stor del av fasaden saknar fönster. Men kyrkan är å andra sidan den enda byggnad på torget som har en spännande utformning och eftersom den reser sig högt över de andra byggnaderna ger den stadga åt torgrummet.



Blomsteraffär i den norra entrégången

Det finns en del fasta bänkar på Fäladstorget, där man kan sitta med vy över torgytan. Vid vackert väder sitter det oftast en eller några personer här. Pizzerians uteservering var välfrekventerad under de varma dagar i maj då jag undersökte torget. På torget finns en skulptur, en fontän och några utplacerade blomsterkrukor som ger lite färg åt den stora torgytan. Den ena skulpturen uppfördes samtidigt som torget och den låga fontänen är gjord i granit och pryds av ett jordklot och en katt. Men det som framförallt ger färg åt torgytan är torghandeln med blommor och kläder.

Det är tydligt vilka delar av torget som är aktiva och passiva. I gången norrut mot parkeringen är det mycket mer liv och rörelse i jämförelse med på torgytan. Här ligger ICA, som är den stora magneten på torget. Eftersom det är en passagegång upplever man också människorna som rör sig här mer, de kommer närmre in på varandra än vad människor gör på den stora torgytan. Taket gör att gången upplevs som än mer intim och det är den mest aktiva och levande delen av centrumet. I

gången skyltar sig blomsteraffären med uppställda krukor utomhus och här finns även ett refillcenter för skrivare, kemtvätt och solarium. Ingen av lokalerna i entrégången står tom, så som inne på torgytan. Men miljön är ganska sliten och husfasaderna är tråkiga med billiga material. Hela den ena väggen i gången tillhör ICA som endast har få fönster utan skyltning.

Sidotorget

Bakom kyrkan öster om torget ligger en gränd där det finns ett äldreboende, dagis, folktandvård samt vård- och omsorgsförvaltningen som har sitt huvudkontor här. Gränden med service är byggd på ett stadsmässigt sätt och skalan är liten och intim, men precis som på torget så skyltar sig inte verksamheterna särskilt mycket utåt. Byggnaderna har samma stil som de inne på torget, äldreboendet byggdes på 90-talet, men det röda teglet gör att det smälter väl in i miljön.



Gränden öster om torget

Torgets omgivningar

På södra och östra sidan omges torget av gång- och cykelstråk, kantade av högväxta buskage och mycket träd som bildar tak över gångarna. Här passerar en stillsam och gles trafik av gångare och cyklister. Ett problem med buskagen längs stråken är att de avskärmar bostäderna, så att man inte lägger märke till att det faktiskt bor mycket människor intill. Dessutom är gång- och cykelstråken ofta raka, med långa perspektiv och liten variation och jag upplever att detta är en mycket otrygg miljö på kvällarna.

På västra och norra sidan av torget är parkeringen och gatan väldigt dominant i miljön. Det känns underligt med denna mycket stora parkering i kontrast till den småskaliga gestaltningen av torget. Samma sak gäller de stora marginalerna runt Svenshögsvägen. Parkeringen flyter ut, utan tydliga gränser och de gåendes och cyklandes tillträde till torget är dåligt markerad.

Svenshögsvägen delar av Fäladstorget från Fäladsgårdsskolan och bostäderna västerut. Vägen har relativt livlig trafik, år 2003 passerade här ca åttatusen fordon per dygn, vilket skapar en barriäreffekt. Men en anledning till barriäreffekten ligger också i att vägzonen är mycket bred, närmare 50 meter, vilket är samma bredd som torget har. En stor yta tas upp av gräsmattor som fungerar som buffertzoner till vägen. Avståndet mellan bostäderna på var sida om Svenshögsvägen är som minst 80 meter och det stora vägrummet gör att vägen upplevs som en betydligt större barriär än vad den hade behövt göra. Slitaget i miljön bidrar en hel del till det negativa intrycket i omgivningarna runt Fäladstorget. Asfalten på parkeringen är

i dåligt skick. Grönskan i sig är positiv, men buskagen är ofta risiga och förväxta, vilket ger upplevelsen av att ingen omsorg har lagts på miljön.



Cykelväg söder om Fäladstorget



Cykelväg nordöst om Fäladstorget

Torget i sitt sammanhang

Alla entréer in till Fäladstorget är mer eller mindre otydliga och skyltas dåligt utåt. Man kommer in till Fäladstorget genom smala passager från parkeringen norr om torget eller gång- och cykelstråken söder om. Torget är i hög grad utformat så att baksidan av byggnaderna vänds utåt. Det är först när man kliver in på torgytan, eller in i den norra entrégången som centrumlivet blir synligt. På många sätt liknar utformningen ett inbyggt köpcentrum, där alla kraft lagts på inomhusmiljön (i det här fallet torgytan), medan miljöerna runt om har behandlats med mindre intresse. Bilfriheten ger däremot en behaglig ljudmiljö inne på torget som inbjuder till att man vill slå sig ned på torget eller kan stanna och prata med folk man känner. I mina intervjuer har det framkommit att torget frekventeras av en hel del "stammisar" som använder platsen lite som sitt offentliga vardagsrum. De sitter och pratar på pizzerians uteservering eller på bänkarna på torget vid vackert väder. Det är däremot svårt att komma ifrån det faktum att det ofta är tomt på folk på torget och att torget kan upplevas som lite instängt. I mina intervjuer har det även kommit fram att en grupp som gärna använder sig av torget på kvällarna är ungdomsgång. Detta kan förklaras av den slutna utformningen, eftersom de kan sitta här ostört och fritt från insyn. Att torget ofta används av ungdomsgång på sommarkvällarna har även Lieberg visat på i en sociologisk studie av ungdomar på Norra Fäladen (1992, s. 177-178).



Parkeringen norr om Fäladstorget



Entré till torget västerifrån

Förändringar av torget

Fäladstorget har genomgått en del mindre förändringar sedan det byggdes. Torghandeln tillkom 1987 och förutom kvinnan som säljer blommor, finns här ibland också grönsaksförsäljning, klädförsäljning, en liten vagn med ost, mm. På 1990-talet byggdes äldreboendet intill Borgareparken, vilket minskade den visuella kontakten mellan kyrkan och parken (enligt samtal med Aronsson). Bankens lokal fick en utbyggnad (numera dagverksamhet), som minskade torgytan något och kyrkan byggdes ihop med församlingshemmet, vilket gjorde att torget blev mer slutet än tidigare. Torget fick på 90-talet också sittplatser, den lilla fontänen med sin kattstaty tillkom och det planterades träd. Statyn med katten vid fontänen har en egen historia. Katten hette Tusse och levde sitt liv vid Fäladstorget. Han vilade inne i blomsterbutiken och matades av fäladsborna. Sedan katten dog bildades en fond som samlade in pengar för att uppföra en staty till kattens ära och det bildades även en egen förening som hette "Tusses Vänner". Enligt Kärrholm (2004 s. 258) gjorde kattstatyn att Fäladstorget blev manifesterat som ett torg som tillhörde fäladsborna och publiciteten kring statyn kontrasterade mot den i övrigt negativa bilden av Norra Fäladen som förmedlades i de lokala tidningarna.

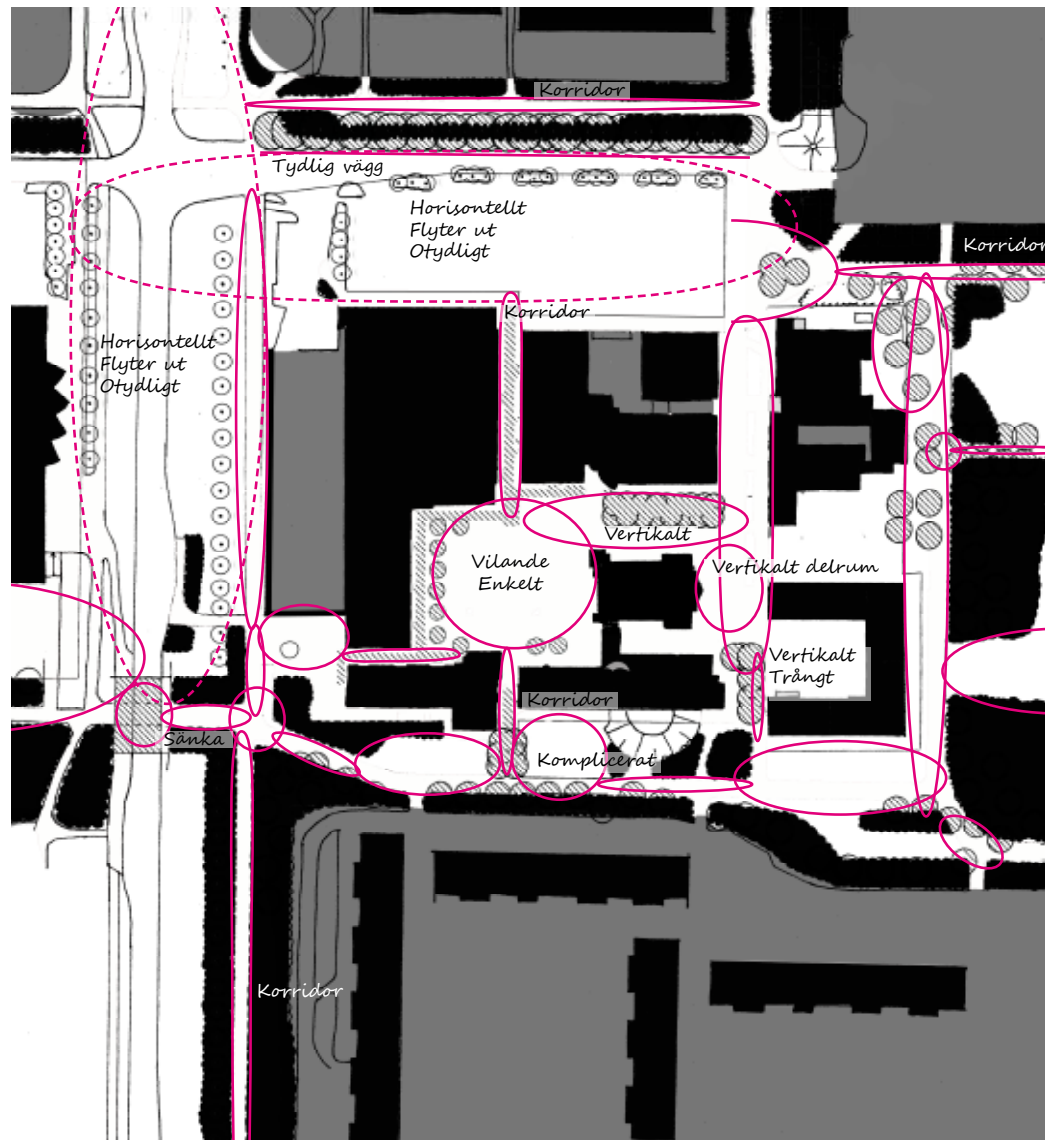


Kyrkans entré och församlingshemmet



Fontän med jordklot och katt tillkom på 90-talet

Karta över rumslighet i centrumområdet



- Vägg (över ögonhöjd)
- Rum som upplevs som Privat/halvprivat och är helt eller delvis avskilt
- Tak
- Rumsgräns, visar på upplevelsen av vad som är ett rum, (alla sidor måste inte ha hela väggar till exempel).
- Rumsgräns, otydlig



0m 50m

skala 1:2000

Rumslig analys

Genom att göra en rumsanalys av miljön vid Fäladstorget ville jag se hur stadsrummen var kopplade till varandra och få en bättre förståelse för hur centrumet fungerar och upplevs. Ett *rum* definieras av sina golv, väggar och/eller tak. Väggarna i den här analysen kan vara både husväggar, buskage och nivå-skillnader i mark. Tak i analysen är trädkronor eller takgångarna inne på torget. De huvudbegrepp som jag använt mig av vid karakteriseringen är om rummet upplevs som öppet eller trångt, enkelt eller komplicerat och vertikalt eller horisontellt. Vissa rum har jag gett namn som tydligt beskriver upplevelsen, till exempel "korridor". Jag har själv valt begreppen, men har hämtat inspiration från stadsrumskaraktärisering i boken *Några Svenska Stadsrum* (Olsson & Fredriksson 1987).

Rumsanalysen är utförd på plats under en dag, då jag ritade upp rumsgränserna (alltså upplevelsen av vad som är rumsgräs) på en karta över platsen och beskrev rummen med enkla begrepp. Löven på träden var utslagna vid tillfället, vilket påverkar hur rummen upplevs. Det var ibland svårt att säga exakt vad som upplevs som ett rum. Till exempel så upplevs parkeringsplatsen egentligen mer som en öppen plats än som ett rum i staden. Kartan ger en ledtråd om en upplevelse snarare än att presentera en "sanning".

Torgytan är ett enkelt och vilande, omslutet rum. Väggarna runt torget är låga envåningsbyggnader, medan kyrkan ger höjd och stadga åt rummet. Arkadgångarna längs västra och norra väggarna minskar skalan på torgytan och ger intimare rum därinunder. Den enkla formen gör torget lätt att överblicka och rent rumsligt är det ett tilltalande stadsrum, om än ganska öppet.

Gränderna in till torgytan, framförallt den norra och västra entrégränden är väldigt smala och övertäckta av tak, vilket drar ner tempot och blir en kontrast till den öppna torgytan som man sedan träder in i. Rumsligt upplevs de som korridorer. De smala gränderna gör så att rörelsen in till torget bromsas upp och till exempel förhindras cykeltrafik. Men att rörelsen bromsas upp kan även ses som något positivt, eftersom man då stannar upp och torgrummet som man sedan träder in i blir ett "andrum"

Gränden mellan kyrkan och vårdcentralen upplevs som ett vertikalt rum, på grund av den höga kyrkväggen. Raden med träd bildar ett tak, tar ner skalan i rummet och ger ett skuggspel på marken, men de skymmer fönsterna till vårdcentralen. Det är fint att man ser en bit av torget redan inne i gränden, här är kopplingen till torget alltså bättre eftersom entrén in till torget inte är så smal.

Gränden i östra delen av centrumet har en enkel uppbyggnad och är enkelt överblickbar. Byggnaderna i norra delen är låga, en till två våningar. I södra delen upplever jag ett vertikalt delrum mellan kyrkan och äldreboendet. Entrén till centrumet vid äldreboendet söderifrån är ett väldigt smalt och vertikalt rum.

De flesta gång- och cykelvägarna runt Fäladstorget är händelselösa, trånga korridorer med långa perspektiv omgivna av buskage på båda sidor. Precis söder om Fäladstorget händer lite mer, perspektiven bryts av och rummen öppnas upp något, vilket man kan se i kartan över rumsanalysen. Kontakten med Borgareparken på cykelvägen öster om Fäladstorget är dålig. Tunneln under Svenshögsvägen är en sänka i terrängen, som blir ett eget delrum. Tunneln fungerar som en port, där man ser omgivningarna på andra sidan först när man är inne i tunneln.

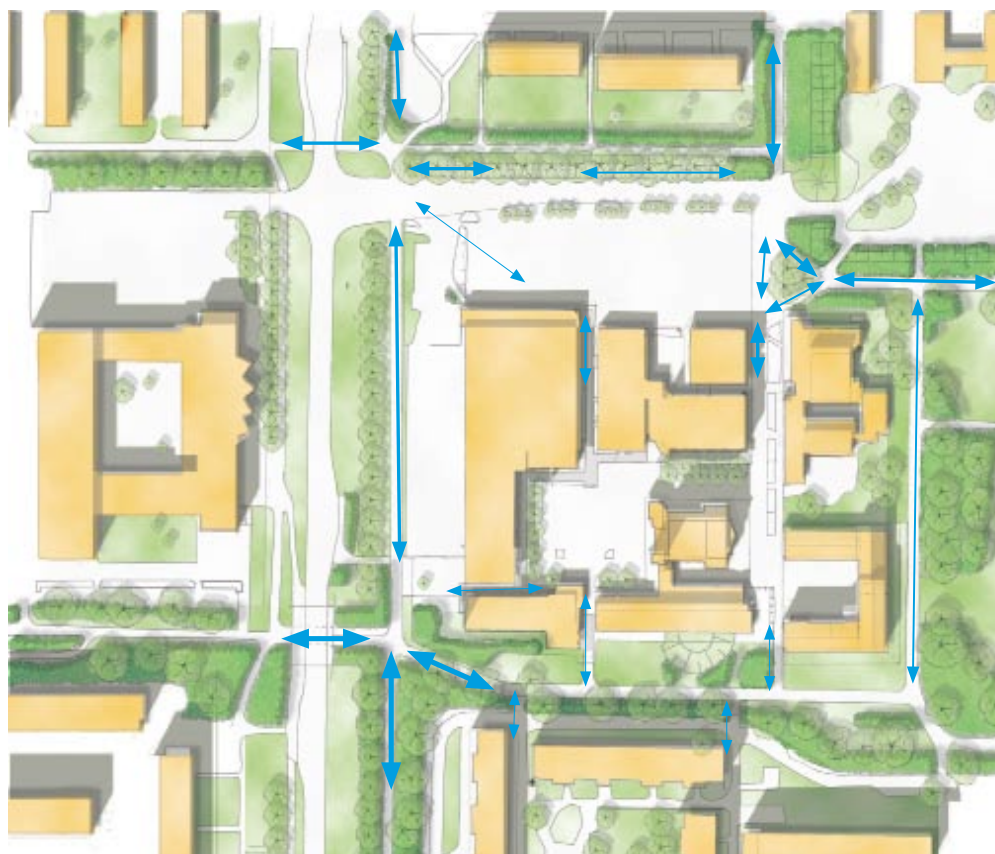
"Trafikrummen" vid Svenshögsvägen och parkeringsplatsen är mycket stora utan tydliga gränser och flyter ut i långa perspektiv. Detta gör att området saknar balans, eftersom trafikrummen är betydligt större än själva Fäladstorget.

Fäladstorgets rumsliga koppling till omgivningarna är dålig. Från norr passerar man en stor och öppen parkeringsplats, där den smala öppningen in till Fäladstorget syns dåligt. En kort lindallé markerar riktningen till torgets södra öppning från cykelvägen, men träden kan lika gärna sägas skymma öppningen in till Fäladstorget. Öppningen in till Fäladstorget i sydväst är den mest undangömda och märks knappt alls utifrån.

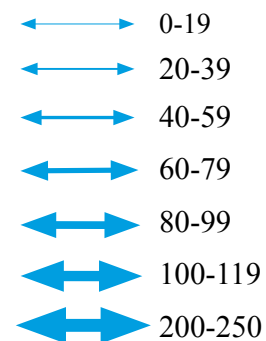
Rörelsemönster

Jag har undersökt gåendes och cyklisters rörelsemönster på och omkring Fäladstorget och även räknat hur många bilar som kom och lämnade parkeringen. Det var intressant att se om människor var jämnt utspridda över olika stråk, eller om vissa stråk samlade många människor. Jag hade redan noterat att den norra entrégången in till Fäladstorget är den absolut livligaste platsen i centrumet, där det rör sig flest människor och finns flest affärer. Var människor rör sig spelar ju stor roll för var verksamheterna placeras och tvärtom. En mötesplats som fungerar bra borde samla många människor, och helst även människor som passerar platsen förbi till något annat. Hur människor rör sig i staden är också något som enligt både Jan Gehl och Jane Jacobs har stor betydelse för stadens liv. Jag ville även se om det fanns något stråk som var extra livligt, för att ha som bakgrundsmaterial till mitt förslag på förändringar av miljön runt centrum.

Jag satt i några dagar i maj och räknade hur många människor som passerade på olika stråk vid Fäladstorget. På varje plats satt jag i en havtimme åt gången under tre tidspass. Det första passet var mellan klockan 07.30 och 08.00, det andra passet var under en halvtimme någon gång mellan kl 10.00 till 13.00 och det sena passet var mellan klockan 16.00 till 16.30. Dessa tidpunkter valde jag för att de visade på olika typer av rörelser. På morgonen åker människor till och från jobbet, men inte särskilt många uträttar ärenden. Mitt på dagen är det inte samma rusning, medan fler uträttar ärenden och på eftermiddagen är det en trafik av båda slagen, där många passar på att uträtta ärenden när de tar sig hem från arbetet. Jag hade väldigt tur med vädret under dessa dagar och det var soligt och varmt under alla tillfällen. Det här är ingen vetenskaplig analys, eftersom man i så fall borde räkna människor vid betydligt fler tillfällen och få ett genomsnittligt värde på hur många som passerar. Men de olika resultaten är ändå någorlunda jämförbara, eftersom vädret hela tiden var detsamma. Man kan nog tänka sig att mängden människor som rör sig i omgivningarna är annorlunda en kylig och regnig novemberdag.



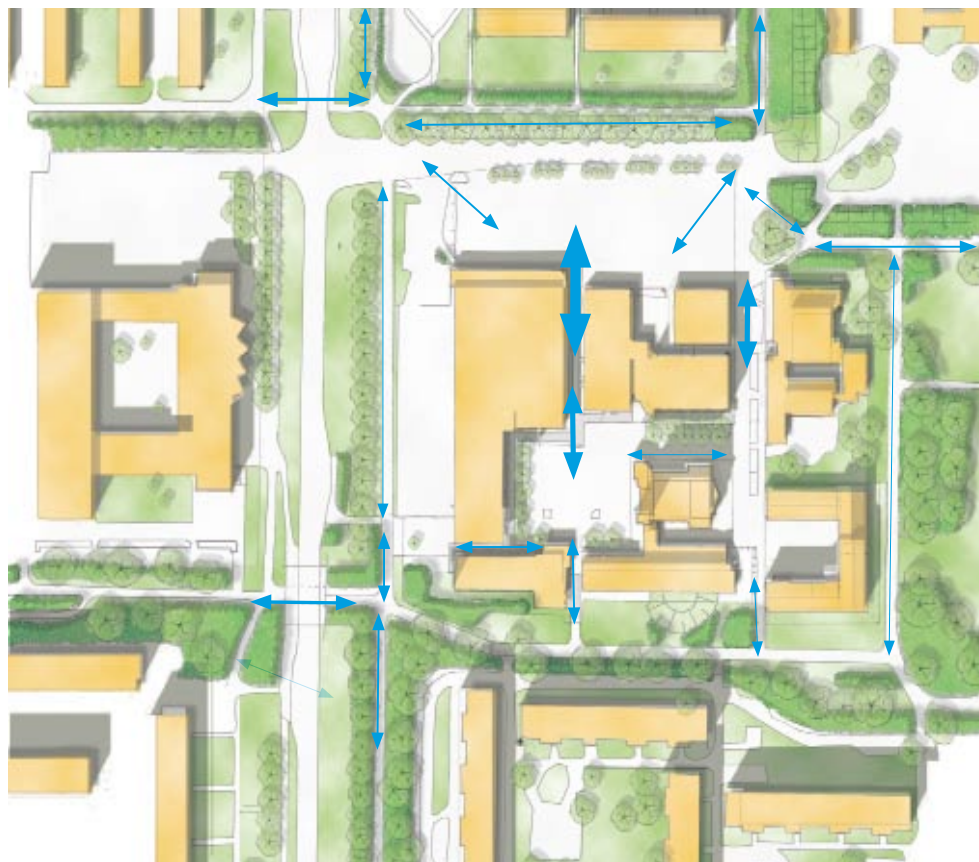
Rörelser på morgonen



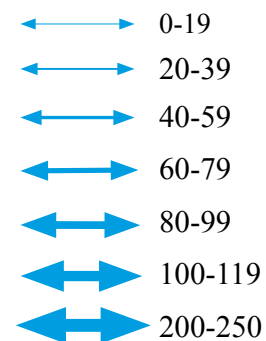
Antal personer som passerar en viss sträcka

Morgontrafiken av gående och cyklister sker främst på cykelvägarna utanför Fäladstorget. Mataffärer och annat har inte öppnat än inne på Fäladstorget, men det finns några arbetsplatser, bland annat vårdcentral, tandläkare och vård- och omsorgsförvaltningen, som en del människor tar sig till. Kartan över morgontrafiken visar tydligt hur centrumets läge *inte*

sammanfaller med rörelsen av människor. Många människor rör sig i omgivningarna samtidigt som torgytan är nästan tom på folk. Fäladstorget är en målpunkt och inte ett ställe där man passerar på väg till något annat. Det stråk som är mest frekventerat är gångtunneln under Svenshögsvägen. Även på stråket söderut från gångtunneln passerar mycket folk.

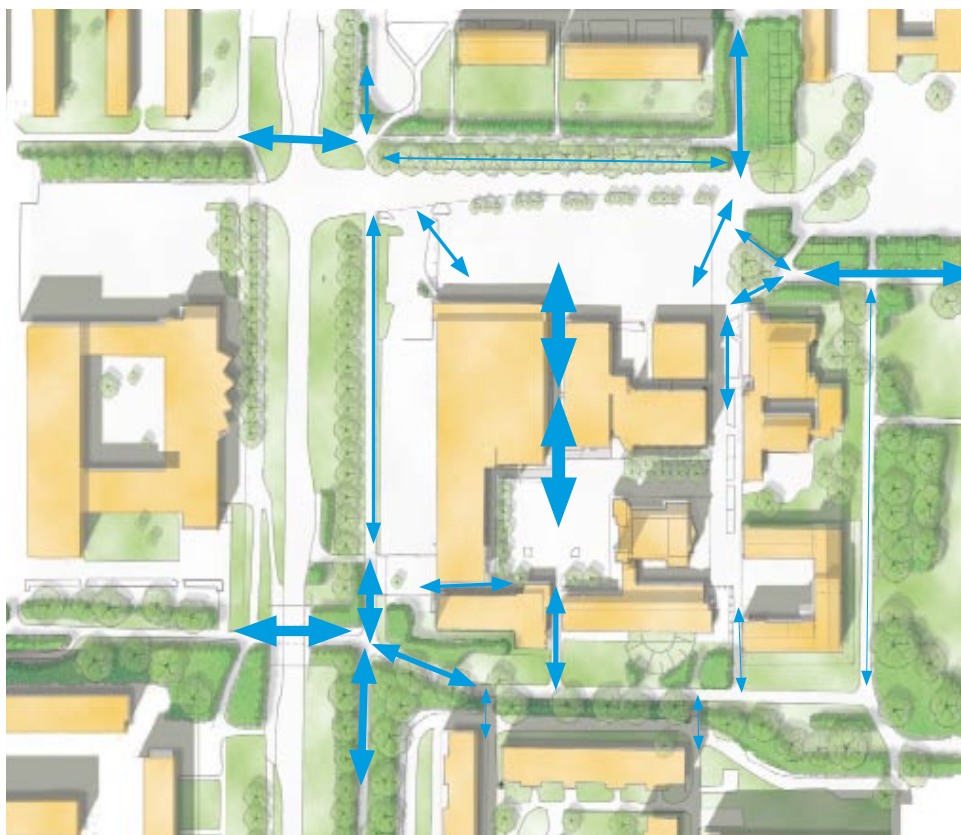


Rörelser på förmiddagen

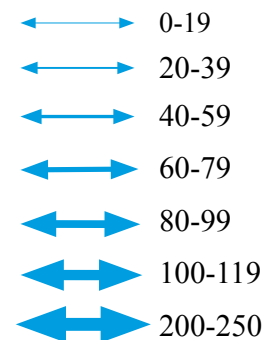


Förmiddagstrafiken ser helt annorlunda ut. Inte särskilt mycket människor rör sig i omgivningarna, men de som gör det verkar ofta ha Fäladstorget som sitt mål. Endast få människor passerar öster och väster om torget. Den mest aktiva zonen på kartan är gången in till Fäladstorget norrifrån.

Antalet bilar som kom och gick på parkeringen var 65 stycken mellan kl 10.00 och 10.30. Lite mindre än dubbelt så många var det som sammanlagt gick i den norra entrégången.



Rörelser på eftermiddagen



Eftermiddagstrafiken är den mest aktiva. Det är då flest människor använder sig av Fäladstorget och dessutom passerar människor på cykelstråken på väg hem från arbetsplatser och skolor. Den norra entrégången är den allra mest aktiva zonen, där fler än 200 människor passerade på en halvtimme. Den näst mest aktiva zonen på kartan är gångtunneln under Svenshögsvägen där fler än 100 människor passerade på en halv-

timme. Även stråket längs Svenshögsvägen söderut från gångtunneln och stråket österut norr om torget är aktiva stråk jämfört med de andra. Det är däremot få människor som passerar stråket i nord/sydlig riktning öster om Fäladstorget. Mängden bilar som kom och gick på parkeringen var 110 st, sammanlagt var det ungefär dubbelt så många som gick in och ut i den norra entrégången.

För att sammanfatta alla analyser av rörelsemönster så är den klart aktivaste zonen från förmiddagen och framåt den norra entrégången på Fäladstorget. I gången är ICA placerat, vilket är den största magneten på torget. Att många tar sig in till torget norrifrån beror till stor del på att parkeringsplatsen ligger här vilket ger ett större tillskott av människor. Andelen besökare som åkte bil till torget var minst en tredjedel när jag gjorde mina mätningar. Jag kan inte veta exakt, eftersom det kan sitta flera människor i varje bil.

Cykelvägen under gångtunneln är den näst mest aktiva zonen, framför allt under morgonen och eftermiddagen. Anledningen till detta är inte lika enkelt att härleda. I gångtunneln rör sig människor från alla möjliga håll. Det verkar vara så att stråket under Svenshögsvägen är ett samlande stråk, som många människor finner naturligt att välja när de ska ta sig till olika punkter. Stråket längs med Svenshögsvägen från gångtunneln och söderut är också ett aktivt stråk på morgonen och eftermiddagen. Detta är vägen till gångtunneln under Norra Ringen, så man kan tänka sig att många människor som ska in till Lunds centrum samlas till detta stråket.

På eftermiddagen kommer folk och handlar på Fäladstorget, dels från sina hem på Norra Fäladen och dels på väg hem från arbetsplatser och skolor. Stråket i öst-västlig riktning nordöst om torget är ett aktivt stråk på eftermiddagen. Detta stråket är den närmaste vägen till torget för boende i områdena nordöst om Fäladstorget.

Ett stråk som däremot inte är särskilt aktivt under någon del av dagen är cykelvägen i nord-sydlig riktning öster om Fäladstorget.

När jag talar om mer eller mindre aktiva stråk är det relativt utifrån hur många människor som passerat på en cykelväg jämfört med en annan. När jag suttit och räknat människor har jag snarare slagits av hur pass lite människor som i själva verket passerar på de flesta ställen. De enda platser där jag upplevde att det var liv och rörelse var i den norra entrégången in till torget och vid rusningstider i korsningen vid gångtunneln under svenshögsvägen. Som en kontrast till omgivningarna upplevs även torgytan som en aktiv och levande plats.



Intervjuer med människor på Fäladstorget



Jag tyckte det var viktigt att försöka bilda mig en uppfattning om vad människor tycker om Fäladstorget och därför har jag valt att göra några korta intervjuer. Intervjuerna är utförda under en solig eftermiddag i maj, inne på själva torgytan och jag pratade med sammanlagt tretton personer. Jag ställde två likadana frågor till samtliga, men även följdfrågor för att få en tydligare bild av vad personen tyckte och få till mera av en dialog. Den första frågan är: *Tycker du att Fäladstorget behövs på Norra Fäladen?* Frågan är mest till för att personen ska tänka till lite över varför Fäladstorget finns. Den andra frågan är: *Finns det något här som du vill förändra?* Den här frågan är ställd för att få personen att tänka kreativt på vad som är bra och dåligt med torget. Det var intressant att träffa olika slags människor och få höra deras synpunkter om Fäladstorget. Vissa hade starka åsikter om hur torget borde se ut, medan andra var mer fåordiga, vissa hade varma känslor för torget och andra tyckte det var tomt och dött. Svaren varierade alltså mycket från person till person, men det var också det som var intressant. Det går förstås inte att dra några direkta slutsatser kring hur torget fungerar utifrån så få intervjuer, men jag tycker att jag ändå blivit lite klokare när det gäller Fäladstorgets roll.

Alla utom en svarade ja på frågan om torget behövdes. Av tretton utfrågade personer gav fyra stycken en tydligt positiv bild av torget. En av dessa sade *"Fäladstorget är en oas i området. Det är trevligt med lite liv och rörelse. Jag går ofta hit"*. Två personer gav en tydligt negativ beskrivning av torget. En av dem sade *"Det är sterilt, med tråkiga byggnader, här skulle behövas fler affärer och mer liv"*. Sex personer nämnde på olika sätt att torget var en social plats, och att det är bra att det finns en plats där man kan komma och titta på människor. Av två personers beskrivningar fick jag uppfattningen att den huvudsakliga anledning för dem att gå till torget *inte* var att uträtta ärenden, utan att möta människor de känner eller att titta på folk.

Torget främsta betydelse beskrevs av nästan alla som att det är bra att det finns en samlade punkt med affärer och utbud. De flesta människor nämnde även utbud av olika slag när det gällde vad som borde förändras. Apotek, mataffär och torghandel nämndes som något positivt, medan många tog upp att det saknas bageri eller café och att det är synd att posten och banken har försvunnit. Av en del fick jag uppfattningen att de tyckte utbudet blev mindre och mindre på torget och att det varit mera liv där tidigare. En medelålders man sade: *"Jag kom till Lund för 15 år sedan, då fanns det sparbank och post. Det var mycket mera liv här då."* En undersköterska som jobbar på äldreboendet vid torget sade *"Fäladstorget är bra. De boende kan komma ut och titta på blommor köpa kläder och gå till apoteket och ICA, men vi saknar posten... Det är tråkigt att bageriet lagt ned"*. Däremot tog andra upp torghandeln som ett positivt tillskott på senare tid. Jag frågade en kvinna som bott intill torget sedan det byggdes om hon tyckte att livet på torget hade förändrats över tiden, hon sade *"... Jag kan inte säga om livet på torget har förändrats, men tillskottet med torghandel är väldigt positivt"*.

Det var även många människor som på olika sätt nämnde den sociala betydelsen. Undersköterskan i intervjun sade *"Vi på boendet tittar ju bara på varandra annars, så det är kul för de boende att se lite andra människor"*. Den äldre kvinnan som bott vid torget sedan det byggdes sade: *"Jag kommer hit för att handla, också kan jag ju prata lite med Gunnel"* (kvinnan som säljer blommor). Det var inte så många som sade att de tyckte att det saknades liv och rörelse på torget, men kanske uttryckte de den saknaden i att de ville att torget skulle ha ett större utbud av olika slag. Jag själv skulle inte beskriva Fäladstorget som en plats där det brukar vara mycket folkliv, men det beror på när man är där och det kanske även beror på vilka förväntningar man har. Gamla människor som inte kan röra sig så långt kan nog tycka att det är fullt tillräckligt att sitta på en bänk och betrakta det stilla folkliv som finns. Mina intervjuer ägde rum en solig vårdag och kanske hade svaren blivit annorlunda under andra omständigheter. Torgets betydelse beskrevs i alla fall av många som att det var en samlade punkt och jag tyckte mig få en insikt i att Fäladstorget för vissa människor fungerar som den lokala offentlighet som jag tidigare beskrivit, där människor kommer för att träffa andra. Jag frågade en äldre kvinna som satt på en bänk vid torget varför hon brukade gå till torget. Hon sade *"Jag sitter lite på bänken och tittar på folk. Jag tycker här är mycket fint, mycket angenämt."* Jag frågade om hon brukade sitta på något annat ställe i omgivningarna än på torget. Hon svarade *"Nej, detta är den enda platsen dit man kan komma och titta på folk och titta på blommor"*. En man som jag intervjuade verkade nästan ha torget som sitt vardagsrum i sitt sätt att uttrycka det som att alla på torget var hans kompisar. På frågan varför han tyckte att torget behövdes svarade han *"Det är kul att folk sitter här och jag känner alla här... Det är fint med blommorna och det är kul att det är många som brukar sitta här och som har varit här länge. Blomtanten har stått här i femton"*

år. Hon är jättesnäll". De sociala aspekterna som togs upp var inte bara positiva, och ungdomarnas "bus" (som två personer uttryckte det), togs upp som ett problem. "Ungdomarna är ett problem. De sitter här och dricker sprit och röker när skolan har slutat. De slår sönder rutor och sådär. Killarna vill imponera på tjejerna och visa sig starka, sådana grejor, du vet".

När det gäller torgets utformning var det lite svårare att få spontana svar, även om några hade starka åsikter om detta. De flesta som nämnde torgets utformning tar upp att de skulle vilja ha mer grönska på torget. Negativa åsikter som kom upp var att det var sterilt, för lite grönska och att torgytan var stor och tom. *"Här är sterilt. Det skulle vara fint med mera grönska". "Jag tycker det ser fint ut, utom att det skulle behövas mer grönska".* Två personer hade starka aversioner mot kyrkan, en av dem sade *"Det kunde vara lite mer grönska här i stället för kyrkan"*. En kvinna pratade om att man borde plantera träd framför kyrkan, som att hon ville kamouflera den. *"Det hade blivit finare vid kyrkan om det hade varit fler träd där"*. Tre personer sade att de inte ville att det skulle byggas höghus vid torget, utan att det föredrog den låga bebyggelsen. Kvinnan som bott här sedan torget byggdes sade *"Jag vill absolut inte ha ett genombrott av torget mot gatan. Torget är gjort som en piazza. Jag vill inte att här ska vara några bilar."* (så som det ser ut i Johan Celsings förslag). Den person som kanske satte fingret lite grann på mina egna åsikter om Fäladstorget var han som sa: *"Det är lite en stämning av kyrka och äldreomsorg. En smådeppig men ok miljö. Det är ju rätt mycket 70-tal om man säger så."*

När jag vistades på och intill Fäladstorget i några dagar och intervjuade människor eller förde statistik över var människor rörde sig, så fick jag en mer och mer positiv bild av torget. Jag noterade att det är många som känner andra på torget och

som stannar och pratar med varandra, jag märkte även att bänkarna vid torget faktiskt används relativt flitigt och att det är en blandad skara människor i olika åldrar som använder sig av torget. När jag satt och förde statistik över hur många som rörde sig på cykelstråken utanför var det stundtals mycket tråkigt eftersom inga människor passerade och eftersom det inte heller fanns så mycket intressant i omgivningarna att titta på. När jag satt inne på torget hade jag däremot inte tråkigt, i kontrast till omgivningarna var det mycket liv och rörelse här, och det fanns skulpturer, blommor, affärer med mera att fästa ögonen på.

Sammanfattning om Norra Fäladens centrum

Fäladstorget har ett bra centralt läge i stadsdelen, samtidigt som det finns en koppling till övriga staden genom placeringen vid Svenshögsvägen. Intill torget finns folktäta bostadsområden. Utbud och verksamheter är samlade till samma område, vilket drar kunder till affärerna. Det som är negativt för torget är den inåtvända utformningen, som gör att människor aktivt måste söka sig in till torget. Enligt min undersökning verkar drygt en tredjedel av besökarna komma till torget med bil.

Fäladstorgets utformning är ganska typisk för ett lokalt centrum i Sverige byggt på 70-talet. Torget har en inåtvänd utformning men dålig koppling till omgivningarna och otydliga entréer. Torgrummet är omslutet och enkelt att överblicka, samt fritt från biltrafik, soligt och klimatskyddat, med låg skala på bebyggelsen. Det är samma mörkröda tegelfärg på torgytan och husens fasader vilket ger en enhetlighet, men många av affärshusen kring torget ger å andra sidan ett trist och billigt intryck.

Torget ligger i en öppen omgivning. Norr och väster om torget finns stora trafikrum och Svenshögsvägen är en barriär mot skolbiblioteket och delområdena i väster. Öster och söder om torget är i stället omgivningarna gröna parkrum. Dessa är tyvärr relativt dåligt skötta, med täta och höga buskage som skymmer bostäderna, vilket ger en otrygg miljö på kvällarna.

På torget finns en lokal stämning och igenkänning mellan människor. Torget verkar vara en viktig mötesplats i stadsdelen. De aktivaste områdena på och vid torget är den norra entrégången samt korsningen vid gångtunneln under Svenshögsvägen. Bänkarna vid torget är flitigt använda vid vackert väder.





Jane Jacobs och Jan Gehl

I denna del av arbetet görs en sammanfattning av Jane Jacobs och Jan Gehls viktigaste böcker vilket följs av en analys av området utifrån deras teorier.

Jane Jacobs och Jan Gehl- teorier om staden och stadslivet

Gehl och Jacobs teorier har fungerat som en hjälp för mig att definiera vad som är bra och dåligt med området och varför. Jag har valt att använda mig av Gehl och Jacobs för att de båda fokuserar på hur stadens struktur påverkar människors användande av staden. Båda har idealbilder av vad som är en bra stadsmiljö som på många sätt skiljer sig mot miljön vid Norra Fäladens centrum. Idealbilden som Jacobs ger är ganska tydlig i konturerna: Hon förespråkar en kvartersstad med blandade funktioner. En bra stad enligt Gehl kan nog se ut på flera olika sätt, men det är tydligt att han förespråkar en småskalig detaljrik miljö och att han ogillar biltrafik.

I detta kapitel görs en sammanfattning av Gehl och Jacobs teorier som följs av en analys av området utifrån deras teorier. I analysen har jag fokuserat på stadens struktur, med vägsystem och organisation av byggnader och funktioner. Det är viktigt att få en förståelse för Fäladstorget i sitt sammanhang och därför valde jag att först analysera hela stadsdelen och därefter Norra Fäladens centrumområde.



Jane Jacobs-

The Death and Life of Great American Cities

I boken *The Death and Life of Great American Cities* skriver Jane Jacobs om städer och hur hon anser att de fungerar. Den stad som Jane Jacobs förespråkar är den täta kvartersstaden, med blandade verksamheter, där tätheten gör att människor blir samlade till gatorna och där korsningarna är många, så att valmöjligheterna i staden blir fler. Hon beskriver hur stadens byggnader, gator och kvarter förändras beroende på hur människor använder dem och hur människors beteende i sin tur påverkas av staden. Hur staden är uppbyggd påverkar enligt Jacobs såväl politik, ekonomi som kultur och socialt liv, eftersom stadens struktur påverkar hur verksamheter gynnas eller missgynnas och hur människor interagerar med varandra.

När Jacobs skrev boken var funktionsseparering en viktig del i planerarnas tankevärld, vilket är en tradition som hon gör upp med. Hon förespråkar motsatsen, nämligen att blanda verksamheter så att bostäder integreras med arbetsplatser. Detta skapar enligt Jacobs en levande miljö eftersom området då används av olika grupper och eftersom människor är aktiva i området under en större del av dagen. På dagen används platsen av de som arbetar och på kvällen av de boende. Jacobs förespråkar även att blanda gammal och ny bebyggelse, så att människor ur olika inkomstgrupper kan leva sida vid sida. Hon menar även att gammal bebyggelse är mycket viktigt för en stads innovationskraft, eftersom de har billigare hyror och därför kan dra åt sig verksamheter som inte är helt prövade och beroende av en stor vinst.

Jacobs ogillar hur stadsplaneringen styrs av experter utifrån, utan någon insyn eller förståelse för hur det är att bo i området de gestaltar. I stället förespråkar hon ett gräsrotsperspektiv i planeringen och att planerarna borde ta sig an varje nytt projekt med öppna sinnen och studera hur platserna faktiskt fungerar i praktiken. Hon förespråkar en syn på staden som går på tvärs mot den funktionalistiska stadplaneringen, som hon tycker skapar en splittrad, gles och död stad. Le Corbusiers utopiska "strålände stad" (ville radiouse), med höghus i stora parker är alltså motsatsen till den stad som Jane Jacobs förespråkar. Funktionalisterna kopplade ihop den täta kvartersstaden med kriminalitet, smuts och fattigdom. Jane Jacobs argumenterar tvärtemot för att den täta staden ger en koncentration av människor, verksamheter och valmöjligheter som behövs för att gynna ekonomisk tillväxt.

Men med täthet menar hon inte skyskrapor utan snarare en stad med täta kvarter och medelhög bebyggelse. Ett gatunät med rutnätsstruktur och korta kvarter ger många korsningar, vilket enligt Jacobs är platser som passar för verksamheter som vill få en bra exponering. Att det ofta finns många "affärer på hörnan" är inte en slump enligt Jacobs. Korta kvarter ger även större möjligheter att ta alternativa vägar i staden, vilket enligt Jacobs gör staden mer sammankopplad. (Numera finns en kvantitativ metod kring hur stadens gatunät fungerar, nämligen Bill Hilliers "Space Syntax", som ger stöd åt Jane Jacobs observationer). Att husen ligger precis intill gatan gör att affärerna, pubarna, gallerierna etcetera exponerar sig där människor går förbi och det blir naturligt så att verksamheter och

bostäder blandas. Vilka verksamheter som finns på gatorna varierar och en gata kan på det sättet ändra karaktär över tiden. Le Courbusiers utspridda stad är i stället en målorienterad stad, där verksamheter har svårare att etablera sig och där staden enligt Jane Jacobs stannar av och inte utvecklas. Ett bostadsområde förblir ett bostadsområde, eftersom utformningen är mera låst till en typ användning.

Jacobs ger en levande och ingående beskrivning av livet på den gata där hon själv bor i New York. Hon förklarar att stadsgatan i kvartersstaden är en värld där det både finns en social kontroll och en frihet på samma gång. Människor från andra delar av staden passerar gatan och handlar i dess butiker, samtidigt känner människor längs gatan igen varandra och det finns mycket ögon som tittar ned över platsen och ser till så att allt står rätt till. Hon beskriver till exempel också hur barnen som bor vid gatan använder trottoaren som sin lekplats och på det sättet möter det verkliga livet i stället för att hålla till på särskilda lekplatser som är anpassade för barn.

Norra Fäladen enligt Jane Jacobs

Jacobs förespråkar en sluten kvartersstad.

Norra Fäladen är uppbyggt av bostadsområden som ligger som enskilda enklaver. Till skillnad från i kvartersstaden ligger husen inte i direktkontakt med gatan (och inte heller gång- och cykelstråken), vilket enligt Jacobs leder till en mindre levande stad och att det uppstår för stora mellanrum utan funktion.

Jacobs förespråkar ett gatunät med rutnätsstruktur som ger många korsningar och möjliga alternativa vägar i staden. Jane Jacobs ser inte bilar som ett problem i stadsmiljön, utan tycker att bilar och människor kan samsas bra på samma yta. Hon ser trottoaren som den viktigaste platsen där stadslivet utspelar sig.

Trafiksepareringen är långt gången på Norra Fäladen, med bilar och gående separerade till olika stråk. Gatunätet är utifrånmatat med två större trafikleder och i övrigt mest återvändsgränder. Gatunätet blir därför enligt Jacobs dåligt sammankopplat vilket gör staden mindre sammanhängande och det finns få korsningar, vilket är bra ställen för etablering av verksamheter.

Jacobs vill ha blandad bebyggelse av olika ålder och blandade funktioner.

Norra Fäladens byggdes i stort sett samtidigt, men numera börjar den homogena åldern att förändras när nya hus tillkommit och andra renoverats. Området är däremot uttalat funktionsseparerat, bostäder ligger för sig och arbetsplatser för sig. Bebyggelsen sett över hela området är blandad med olika upprättelseformer och både villor och lägenheter, men varje bostadsområde för sig innehåller bara en typ av bebyggelse.

Jacobs fokuserar mycket på livet i staden, dvs att se och interagera med andra människor och lite på de visuella kvaliteterna. Hon ogillar inte parker, men ser inte grönskan för grönskans skull som något positivt, utan gröna ytor ska finnas i rätt sammanhang och med rätt omgivningar.

Mycket av grönytorerna på Norra Fäladens skulle Jacobs förmodligen betrakta som döda ytor utan funktion.

Norra Fäladens centrum enligt Jane Jacobs

Hela centrumområdet är för öppet och för glest bebyggt.

Torget är inte en naturlig knutpunkt/handelsplats på grund av den slutna utformningen och de öppna omgivningarna. En naturlig knutpunkt enligt Jacobs är en korsning i kvartersstaden. Men i Norra Fäladens centrum finns inga sådana korsningar, eftersom bebyggelsens och trafiknätets struktur är helt annorlunda.

Det är negativt att torget är funktionsseparerat, det vill säga att där enbart finns verksamheter men inga bostäder. Det samma gäller för bostadsområdena intill torget, som enbart är till för boende.

Det finns för mycket stora ytor till ett ändamål, till exempel den stora parkeringsplatsen, och även ytor som inte har något ändamål alls, som buffertzonerna till Svenshögsvägen. Även parkstråken intill torget saknar tydlig funktion.

Jan Gehl

Livet mellan husen

Kortfattat kan man säga att boken *Livet mellan husen* handlar om hur man skapar stadsmiljöer som ger tillfälle till möten mellan människor. Gehl menar att det som människor är mest lockade av i staden är att se andra människor. Samtidigt har utformningen av stadens gator och offentliga platser också en stor betydelse för om människor vill vistas utomhus. Genom att utforma stadsmiljön på ett bra sätt kan man därför få till en katalysatoreffekt: En miljö som inbjuder till att vistas ute leder till att människor stannar utomhus en längre tid, vilket i sin tur leder till att ännu fler människor blir lockade att gå ut och ta del av folklivet.

Gehl ger två exempel som visar på extremerna när det gäller hur olika stadsmiljöer ger olika förutsättningar för liv i staden. Den ena extremen är en stad som består av höghus, underjordiska parkeringsplatser, utbredd biltrafik och långa avstånd mellan stadens byggnader och utbud. I sådana städer ser man mest bilar och byggnader, men däremot inte människor när man rör sig i staden. Tillgängligheten för fotgängare är dålig och staden saknar offentliga platser där man kan möta andra människor. Det är inte så att det finns ont om plats, utan det är snarare så att avstånden är så långa mellan olika funktioner i staden att det inte uppstår någon koncentration av människor och aktiviteter. Detta gör att många människor befinner sig inomhus, eftersom det inte är lockande att gå ut. Gehl skriver att denna stadsbild ofta förekommer i amerikanska städer och i många förorter till städer i Europa. Den andra extremen är staden med relativt låga, men tätt byggda hus, en god tillgäng-

lighet för fotgängare och med lättillgängliga och väl utformade uteplatser och offentliga platser där människor gärna vistas. Människor använder sig aktivt av staden, eftersom de offentliga platserna är lättillgängliga och trevliga att vistas på. Utomhusmiljön blir ett komplement till inomhusmiljön, till skillnad från i den andra staden, där människor inte finner samma anledning att gå ut. Jan Gehl tar upp den medeltida staden som ett exempel på denna stadsmiljö.

Vilka aspekter ska man då tänka på som arkitekt/planerare när man vill skapa stadsmiljöer som ger förutsättningar för ett rikt stadsliv?

Samla istället för att sprida

För att människor ska mötas är det viktigt att stadens struktur inte gör att människor blir utspridda över tid och rum. Av denna anledning är Jan Gehl emot att bygga staden glest, eftersom det leder till att människor blir utspridda och att fler väljer att ta bilen för att överbrygga de stora avstånden. Det är alltså viktigt att stadens byggnader inte ligger för långt ifrån varandra och att de ligger nära rörelsestråken. Husens entréer bör vara vända mot stråken det vill säga rörelse och liv, i stället för att vända ryggen mot detta och husens entréer i ett bostadsområde bör vara vända mot varandra och inte ifrån varandra. Man bör även samla rörelsestråken i stället för att sprida dem, vilket han menar att man gjort i trafikseparerade stadsdelar. Han poängterar att man inte heller bör sprida ut människor på olika

nivåer, vilket till exempel sker när man bygger gångtunnlar. Hans argument är att vi människor är bra på att orientera oss i marknivå, medan vi inte har samma fokus på vad som händer ovanför våra huvuden. Det är av den anledningen som det är effektivt att klättra upp i ett träd om man vill gömma sig och av samma anledning anser Gehl att människor som bor i höghus blir mer alienerade från varandra. Stadens hus bör därför inte vara för höga utan ha en lägre mänskligare skala.

Gynna de gående framför bilarna

En aspekt som Jan Gehl trycker på är att man bör gynna gående framför bilar i staden. Detta har tre huvudsakliga anledningar. Den ena anledningen är att man rör sig snabbt och är inkapslad i bilarna vilket leder till att man inte möter andra människor utan sitter i sin egen isolerade bubbla. Den andra anledningen är bullret, som gör att samtal försvåras och att det blir otrevligare att vistas utomhus. Den tredje anledningen är att bilarna tar stor plats, vilket leder till långa avstånd i staden och torftigare miljöer. Hans slutsats är att man bör undvika att bygga en stad som anpassar sig till bilarna, utan i stället aktivt försvåra bilarnas tillgänglighet. Han tar upp Venedig som det bästa exemplet, där bilarna i utkanten av staden gradvis anpassar hastigheten, medan största delen av staden är helt bilfri. Ett annat lyckat exempel är enligt Gehl modellen med gårdsgata, där bilar är tillåtna men anpassar sig till fotgängarnas villkor.

Skapa innehållsrika miljöer som anpassas till människans skala

Förutom att motverka bilarnas påverkan och utbredning, så menar Gehl även att det är viktigt att fokusera på att skapa bra miljöer för gående i staden, med få barriärer och mycket detaljer i miljön. Han poängterar att man inte bör överdimensionera platser, eftersom detta minskar intensiteten i det man upplever. På en smal gata upplever man byggnadernas detaljer på närmare håll och man kommer även närmre inpå människorna man möter. Gehl anser att stora enheter med samma funktion har en negativ effekt på stadslivet. Detta kan vara verksamheter som banker eller stora mataffärer som ofta har långa fasader utan fönster, eller det kan vara ytor i staden, till exempel stora parkeringsplatser. En sista mycket viktig åtgärd för att få människor att ta staden i besittning, är enligt Gehl att utforma bra sittplatser. Den ideala platsen för detta är en klimatskyddad nisch, där man kan sitta skyddad med utblick över folklivet. Ett bra exempel på en plats som erbjuder detta är en nedsänkt piazza, med trappor längs kanterna och skuggande arkadgångar eller träd, där man kan sitta och blicka ut över platsen.

Norra Fäladen enligt Jan Gehl

Jan Gehl vill motverka bilarnas övertag i stadsmiljön och hellre gynna de gående. Jan Gehl anser däremot att trafikseparering är negativt eftersom detta separerar olika trafikslag och därmed sprider ut människorna. Trafiksepareringen leder även till att ett fåtal genomfartsvägar får mycket trafik och blir till större barriärer. Gångtunnlar anser Gehl vara extra negativt eftersom det även sprider ut människor på olika nivåer.

Stora delar av Norra Fäladen är bilfritt, vilket Gehl i sig anser vara positivt, däremot är den strikt genomförda trafiksepareringen något negativt enligt Gehl. De få genomfartsleder som finns är för dominerande i miljön och framförallt Svenshögsvägen fungerar som en barriär. Många av bostadsområdena är helt bilfria miljöer och det borde Gehl anse vara positivt, eftersom det ger en trevligare miljö mellan husen, som bidrar till att människor vill vistas utomhus. Dessa bilfria miljöer har ofta skapats genom att parkeringarna ligger en bit bort eller i underjordiska garage. De underjordiska garagen är ett dilemma eftersom rörelse och liv förs bort från marknivå. Att parkeringar är placerade en bit bort anser Gehl däremot är positivt, eftersom människor på det sättet rör sig mer utomhus.

Jan Gehl ogillar ett utspritt stadsmönster, där det är långt mellan byggnader och utbud i staden. Den medeltida stadsstrukturen ser Gehl som en förebild, eftersom den är tät, med låg bebyggelse och med en stor variationsrikedom, med andra ord anpassad till människans skala.

Man kan inte likna Norra Fäladens kvaliteter vid en medeltida stad med sina småskaliga rum, detaljerade miljö och inbjudande platsbildningar. Men man kan inte heller likna området med motbilden som Jan Gehl målar upp: Den storskaliga staden, där bilarna dominerar fullständigt och där stadsrummen är stora och innehållslösa. Bebyggelsen på Norra Fäladen är ganska småskalig. Inom bostadsområdena är avstånden mellan husen nog för det mesta inte för stora enligt Gehl, utan måttligt dimensionerade. Avstånden är däremot ofta stora mellan de olika bostadsområdena, vilket skapar breda zoner längs med vägarna och gång- och cykelvägarna. De stora trafikrummen runt Svenshögsvägen och Magistratsvägen är definitivt inte i Jan Gehls smak. Det finns även många stora parkeringsytor, vilket skapar en torftig och innehållslös miljö.

Jan Gehl vill samla människor till ett stråk i stället för att sprida ut dem på flera.

Det finns många exempel på parallella gång- och cykelvägar på Norra Fäladen. Längs med bostadsområden finns ofta en gångväg som är till för allmänheten parallellt med en annan gångväg som är till för de boende i bostadsområdet.

Jan Gehl anser att husens entréer bör vara vända mot varandra. Han anser även att husens entréer bör vara vända mot aktivitet, dvs stråken.

Inom de olika bostadsområdena på Norra Fäladen är entréerna oftast vända mot varandra, det leder till kontakt mellan människor inom bostadsområdena. Däremot är entréerna oftast vända bort från de allmänna rörelsestråken som förbinder hela stadsdelen. Bostadsområdena vänder sig alltså inåt, vilket kan ge en inre gemenskap, men gör att människor på de allmänna stråken (vägar och gång -cykelvägar) blir avskilda från livet mellan husen.

Jan Gehl förespråkar väl utformade offentliga platser som är detaljerade och händelserika.

Jan Gehl skulle nog inte betrakta de offentliga miljöerna på Norra Fäladen som särskilt detaljerade och händelserika, bortsett från vissa delar och inne i en del bostadsområden. Han skulle nog däremot uppskatta grönskan i stadsdelen som en viktig kvalitet, särskilt de större parkrummen. Däremot kan man inte säga att parkstråken är särskilt händelserika. Många av gång- och cykelvägarna har långa och raka perspektiv och kantas av täta buskage som minskar kontakten med bostäderna. Vägmiljöerna är oftast innehållslösa, med långa perspektiv och breda buffertzoner och det finns många stora och döda parkeringsytor.

Jan Gehl förespråkar små enheter i staden och en blandning av funktioner

Norra Fäladen är nästan helt funktionsseparerad, med bostäder för sig, arbetsplatser, service, skolor och dagis för sig.

Norra Fäladens centrum enligt Jan Gehl

Bilfriheten inne på Fäladstorget är positivt, platsen erbjuder bra sittplatser och klimatskydd och det är en liten skala på bebyggelsen. Fäladstorget liknar till sin form en piazza, vilket Gehl specifikt tar upp som en utemiljö som främjar social kontakt. Det är däremot negativt att torget är utformat som en isolerad ö, dit människor aktivt måste söka sig in.

Gångvägen under Svenshögsvägen är inte bra, eftersom den sprider människor på olika nivåer.

Den stora parkeringsplatsen är en tom och öde yta.

Svenshögsvägen är en barriär i miljön med sina breda buffertzoner.

Miljön runt torget är för tom, med stora öde ytor. Det finns inga detaljer och småskaliga rum.

De höga buskagen intill centrumet skymmer bostädernas fönster och därmed den visuella kontakten med livet i husen.



Diskussion om området och förslag på förändring

Vad ska till för att Norra Fäladens centrum ska kunna bli en trevligare miljö och fungera bättre som mötesplats? I denna sista del i arbetet förs först en diskussion om hur platsen kan förändras och därefter presenteras ett förslag.



Diskussion och ställningstaganden

I detta kapitel diskuterar jag mig fram till ståndpunkter om platsen, som ligger till grund för förslaget.

Jane Jacobs och Jan Gehls teorier har framför allt gett en hjälp till att sätta fingret på vad som är dåligt i miljön vid Norra Fäladens centrum och att ge en bild av hur det skulle kunna se ut i stället. Bakgrundsundersökningen har hjälp mig att få en nyanserad bild av platsen och att förstå dess förutsättningar. I diskussionen väger jag mina slutsatser från den undersökande delen av arbetet mot analysen av miljön utifrån Jacobs och Gehl för att komma fram till ställningstaganden om hur jag skulle vilja att man förändrade miljön.

Jag börjar med att diskutera mitt eget förhållningssätt till Jacobs och Gehl och frågar mig om analysen av Norra Fäladen utifrån deras teorier ger en rättvisande bild av stadsdelen. Detta resonemang finns med för att man måste förstå centrumområdet i förhållande till hela stadsdelen. Det kändes även viktigt för mig att formulera på vilka sätt jag håller med och inte håller med om de ståndpunkter som kom fram i analysen av Norra Fäladen utifrån Jacobs och Gehl. Först när detta är utrett kommer jag in på en diskussion kring hur Norra Fäladens centrum kan förändras.

Diskussion om Norra Fäladen utifån Jane Jacobs och Jan Gehl

Jag tror att det förmodligen är som både Jacobs och Gehl skriver, att det som flest människor upplever som mest lockande i stadsmiljön, är att se andra människor. Däremot behöver inte detta vara sant på alla platser i staden och det är viktigt att inse att platser kan ha en väldigt stor betydelse även om där inte brukar var mycket människor. Jag tänker framför allt på städernas grönområden och parker dit många kanske i stället går för att få lugn och avkoppling.

Gehl kritiserar trafikseparerade områden för att de sprider ut människor. Jag tolkar det som att han inte egentligen menar att det är negativt att bilar separeras från gående- och cyklister, men att sättet som man har genomfört trafiksepareringen på har spridit ut människor i förorterna. Men jag är tveksam till om trafiksepareringen och vägsystemet på Norra Fäladen verkligen leder till att man möter färre människor än man gör i andra bostadsområden i perifera lägen i staden. Problemet är kanske snarare att man ser färre *tecken* på mänskliga aktiviteter när man rör sig genom stadsdelen, så som lysande fönster och uteplatser. Det som bidrar till detta är avstånden mellan gång- och cykelvägarna och bostäderna, som gör att man inte kommer nära husen. Dessutom skymms bostädernas fönster ofta av buskage. Bostadsområdena på Norra Fäladen har ofta en inåtvänd utformning, vilket också gömmer undan livet mellan husen för de som rör sig genom stadsdelen. Samtidigt kan bostadsområdenas inåtvända utformning kanske skapa en större möjlighet till kontakt mellan människor inom bostadsområdena, vilket Gehl menar på. De stora avstånden mellan bostäderna och gång- och cykelvägarna är ett problem också för att det skapar ytor som har oklar användning och ger en

gles stadsmiljö, precis som både Gehl och Jacobs menar. Men samtidigt kan man nog utveckla många av dessa "mellanrum" till att bli mycket trevligare miljöer genom att man utnyttjar den befintliga grönskan och gallrar i de täta buskagen på ett medvetet sätt. Jag tror också att man kommer att uppleva ett större värde i dessa miljöer efterhand som träden växer och blir äldre. Det kanske största problemet med dessa stråk är att de är otrygga platser kvällstid samtidigt som de är den enda möjligheten att ta sig genom Norra Fäladen. Det är ett stort problem att många, framför allt kvinnor, nästan oavsett var de bor på Norra Fäladen inte kan ta sig hem en kväll utan att vara rädda.

Det är positivt att Norra Fäladen har en blandad bebyggelse och blandade upplåtelseformer. Samtidigt är den tydliga funktionssepareringen negativ på många sätt, vilket både Jacobs och Gehl visar på. Bostadsområdena är även ofta enformigt byggda och präglas av den industriella byggnadsmetoden. Bilfriheten i stadsdelen är i sig bra och de stora bilfria bostadsområdena har många positiva sidor, framför allt för barnen som växer upp där, vilket Rasmusson har kommit fram till i en sociologisk undersökning av barn på Norra Fäladen (1999 s. 161-162). Den bilfria miljön på bostadsgårdarna gör att de små barnen kan gå ut själva och leka från tidig ålder, särskilt om det är bra kontakt mellan ute och inne. De större barnen kan på grund av bilfriheten tidigt upptäcka och använda sig av ett stort område och springa mellan olika gårdar. Att växa upp på en gård i en kvartersstad tror jag inte ger samma frihet och möjlighet att gradvis upptäcka ett större område och fler kompisar. Jane Jacobs beskrivning av sin gata i New York ger en bild av livet i kvartersstaden som kanske var sann på hennes tid, men som jag tyvärr inte tror stämmer längre. Framför allt tror jag det är ett ovanligt fenomen att barnen är ute och leker

vid trafikerade gator och gemensamt uppfostras av gatans invånare. Föräldrar nu förtiden är alldeles för rädda för att barnen ska bli påkörda för att de ska få använda gatan som sin lekplats, och med alla rätta, eftersom biltrafiken är farlig och har ökat sedan 60-talet.

Jan Gehl och Jane Jacobs teorier är intressanta att läsa och de har många argument på sin sida. Jag har kunnat rikta mycket kritik mot Norra Fäladens struktur utifrån deras teorier om staden. Men samtidigt blir bilden också ganska vinklad och analysen av Norra Fäladen utifrån deras teorier bör man bara använda som ett sätt bland andra att se på miljön. I analysen av området utifrån deras teorier har jag ju inte tagit hänsyn till områdets historia, utseende och ålder på husen, hur gamla träden är, hur välskötta parkerna är, befolkningssammansättningen, kriminaliteten i området med mera. Alla dessa faktorer påverkar väldigt mycket hur man värdesätter ett område och har kanske tillsammans en större betydelse för hur ett område upplevs än de faktorer som kommit fram i analysen av Norra Fäladens struktur utifrån Jacobs och Gehl. Det intressanta är att jag rent teoretiskt utifrån deras teorier kunnat rikta mycket kritik mot hur Norra Fäladen är uppbyggt, samtidigt som jag hela tiden har trivts bra med att bo i området. Känslan av att bo på Norra Fäladen är att det är lite av en egen enhet och jag tror att människor som bor på Norra Fäladen känner att de bor i ett område med en egen identitet. Jag har inget empiriskt material att luta mig tillbaka på när det gäller detta, men jag utgår från min egen upplevelse av att bo på Norra Fäladen. Anledningarna till min positiva upplevelse av stadsdelen beror

på flera saker och kan kanske även vara svårt att "teoretisera". Men jag tror bland annat att det har att göra med grönskan i stadsdelen och att jag hade så nära till den stora parken S:t Hans Backar. En annan anledning tror jag är det stora utbudet. Fäladsborna har sitt eget stadsdelscentrum, sina egna skolor, idrottshall, stadsdelsbibliotek med mera. Det är även ganska tydligt vad som är Norra Fäladens kärna, nämligen det centrala parkstråket med Borgareparken, Fäladstorget, Fäladsgårdsskolan och S:t Hans Backar. Hela det centrala området skulle kunna lyftas betydligt och har en stor potential. Norra Fäladens tydliga avgränsning utåt gör det också självklart att greppa som område. På många sätt är det grannskapsplaneringen som format stadsdelen på det här sättet. Man kan kritisera att allting är schematiskt uppbyggt i fyrkantiga enklaver där funktioner och affärslokalers placering har bestämts från början i stället för att "uppstå naturligt" så som Jane Jacobs skulle förutspråka. Men jag tycker också att det finns en fördel i att utbudet är samlat på ett ställe och att utformningen av Fäladstorget inte bara präglas av att det är ett kommersiellt rum. Jag upplever alltså att det är mycket positivt för Norra Fäladen att ha ett samlande stadsdelscentrum, däremot hade centrumet gärna kunnat vara utformat på ett annorlunda sätt.

Fäladstorgets läge i staden

En viktig tanke med grannskapsplaneringen var att man ville skapa mindre sociala enheter i staden. Förorterna har därför ofta planerats som avgränsade enheter. I stället för att vävas in

i den tidigare stadsstrukturen har de ofta fått ett utifrånmatat trafiksystem. Även Norra Fäladens trafiksystem är utifrånmatat, vilket kanske bidrar till att området blir mer isolerat. Men förutsättningarna för stadsdelen bestäms kanske ändå till största delen av att området ligger i stadens utkant. Detta gör att Norra Fäladen inte har någon passagefunktion i staden och att det inte kommer dit så mycket människor utifrån. Om Fäladstorget skall kunna locka människor från andra delar av staden, så måste verksamheterna vid torget i stället ha en väldigt stor attraktionskraft. Fäladstorget blir därför precis som många andra förortstorg en speciell isolerad värld, så som Olsson m.fl. (2004 s. 106) skriver. Det isolerade läget i staden bidrar enligt Olsson m.fl. (2004 s. 101-106) till att många av de lokala torgen har problem och att affärer vid torgen läggs ned. Kanske är detta även ett problem som gäller Fäladstorget. Samtidigt verkar det som att Fäladstorget har ett ganska bra läge om man jämför med många andra förortstorg. Olsson m.fl. (2004 s.101-106) skriver att många förortstorg inte placerats vid viktiga leder som förbinder förorten med staden, utan att torgen i stället har kapslats in i förorten. Detta stämmer inte när det gäller Fäladstorget, som har en ganska bra förbindelse till övriga staden genom placeringen intill Svenshögsvägen som bland annat leder vidare till Stångby norr om Lund. Detta tror jag är positivt för torget och gör att det har en potential att fortsätta vara ett ganska livaktigt lokalt centrum.

Fäladstorget som mötesplats

Jag tror att Fäladstorget bidrar till att ge Norra Fäladen en identitet och att det fungerar som en samlingspunkt och mötesplats för människor i stadsdelen, så som Olsson m.fl. (2004 s. 64-67) skrivit om andra förortstorg. Fäladstorget, denna för en besökare ganska trista miljö, verkar i mina intervjuer vara något som många fäladsbor har varma känslor för. Det verkar som att en bra benämning på den speciella stämningen som finns på Fäladstorget är att det är en lokal offentlighet. Som jag skrivit tidigare kännetecknas en lokal offentlighet av att många människor känner igen varandra och stannar och pratar, vilket jag tycker verkar vara fallet på Fäladstorget (se s. 19).

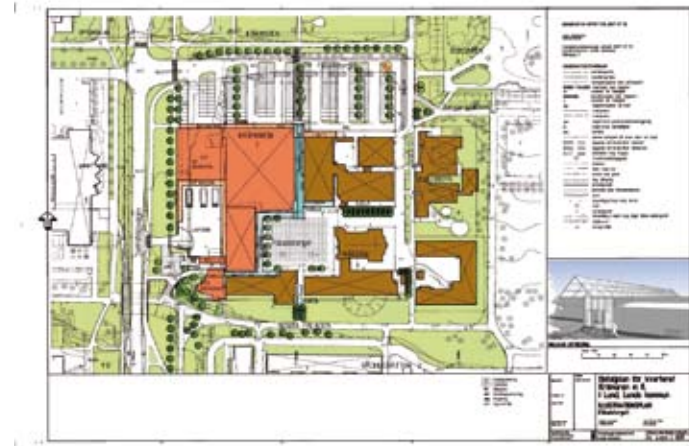
Fäladstorgets speciella stämning präglas mycket av de grupper/personer som använder torget på ett aktivt sätt. Bland annat verkar ofta samma gäng av medelålders män sitta på pizzerians uteservering och det är vanligt att olika grupper av pensionärer eller ungdomar sitter och pratar vid bänkarna kring torget. Men det finns förstås även människor på Fäladstorget som inte känner igen andra och som kanske därför inte känner samma tillhörighet till torget, utan ser det mer som en trist plats med lite folkliv jämfört med inne i centrum. Det skulle vara positivt om Fäladstorget blev mer välbesökt och om det skulle fortsätta finnas människor vid torget även kvällstid.

Fäladstorgets slutna utformning

Fäladstorget kan liknas vid en kringbyggd gård i en öppen omgivning och man passerar inte torgytan utan att ha ett specifikt mål inne på torget. Att torget har fått denna inåtvända utformning kan kanske förklaras på flera sätt. Dels var det nog bilfriheten man ville slå vakt om och därför byggde man in torget till ett eget avskilt rum. Dels kan det vara så att man tänkt sig att torget är till för en lokal publik och att det därför inte behöver skyltas utåt. Efter att ha läst Jane Jacobs och Jan Gehl så insåg jag att torgets utformning inte fungerade för



Johan Celsing förslag på förändring av Norra Fäladens centrum, bild ur Sydsvenska Dagbladet 6/2 2008



Lunds kommuns förslag över förändringar av Norra Fäladens centrum. Bild från Lunds kommuns hemsida / Planer på gång.

att få till en naturlig tillströmning av folk över torget. Det är svårt att komma ifrån det faktum att det ofta är ganska lite folk på torget och att den slutna utformningen bidrar till att det upplevs som instängt. Ifall människor hade passerat torgytan på väg hem eller till jobbet, så hade torget fyllts av mer rörelse och fler personer som passerar torget hade även hjälpt kommersen. Men samtidigt är torget som rum omslutet och intimt och utformningen bidrar kanske också till känslan av att torget hör till fäladsborna, att det blir mer privat. Bilfriheten ger en behaglig ljudmiljö som inbjuder till att slå sig ned på torget eller stanna och prata med folk man känner.

Min första tanke när jag tog mig an torget var att man borde försöka förändra torgets inåtvända utformning och öppna upp torget. Min föreställning av ett välfungerande torg är nog det

traditionella torget, en öppning i staden där många vägar sammanstrålar. Men att få till ett sådant torg på Norra Fäladen är långt ifrån självklart. Norra Fäladens har en mer öppen struktur än kvarterstaden och strukturen för trafik är också helt annorlunda, med mycket trafik på Svenshögsvägen och i övrigt ett nät av gång- och cykelstråk runt torget. Efter att ha försökt skissa på förslag där torget på olika sätt skulle öppnas upp har jag insett att en så pass stor förändring inte är önskvärd. Man bör inte ändra för mycket i en befintlig plats, som jag själv har definierat som att den har många kvaliteter. Johan Celsing har gett ett förslag till förändring av Norra Fäladens centrum, där man öppnar upp torget mot Svenshögsvägen (se bild). En sådan förändring skulle göra att torgets kvaliteter försvinner. Trafikbullret skulle bli mycket påtagligt och torgets rumslighet skulle gå förlorad. För att få torget till en helt naturlig öppning i staden skulle man egentligen ändra Norra Fäladens struktur och göra torgets omgivning mer likt en tät kvarterstad. Jag skissade en del på sådana försök att göra om Norra Fäladens centrum till en plats som mer liknar kvarterstaden, den stad som Jane Jacobs förespråkar (i slutet av arbetet finns några skisser på detta). Det var intressant att göra detta som ett experiment och det hade kanske inte varit omöjligt att göra något liknande, men jag tror inte att man åstadkommer det som är bäst för platsen och för befolkningen som bor i området och använder sig av torget. Efter att ha undersökt platsen och gjort mina bakgrundsstudier har min egen uppfattning mer och mer blivit att själva torget på många sätt fungerar bra och att man därför inte bör riva upp strukturen. På Norra Fäladen kan man inte förvänta sig annat än en lokal offentlighet, ett lugnt och stilla liv helt olikt cafélivet inne i Lunds centrum. Jag tror att detta liv faktiskt utspelar sig på ett bra sätt på Fäladstorget, ett nästan privat och skyddat rum, som är till för Fäladsborna.

Samtidigt tror jag att Jacobs har en poäng med att det finns naturliga knutpunkter i staden där verksamheter får en bra exponering. Fäladstorgets inåtvända utformning gör att det egentligen inte är en särskilt naturlig knutpunkt eftersom människor inte går förbi platsen på väg till något annat utan aktivt måste söka sig till torget. Det skulle vara bra om man kan ge torget en bättre koppling utåt, fast på ett mindre drastiskt sätt, som inte inkräktar på torgrummet. Entréerna in till torget kan förtydligas och fasaderna kan göras mindre inåtvända. Kanske kan vissa passager öppnas upp något för att på ett tydligare sätt leda torgbesökaren in mot torget, utan att torgets tydliga rumslighet ändras för mycket. Torget kan även få en bättre koppling till sin omgivning genom att förtäta omgivningarna med ny bebyggelse, vilket gör torget mindre likt en ö.

Min analys av rörelsemönster visar att den aktivaste platsen vid Fäladstorget är den norra entrégången. Det är fler människor som rör sig i gången än som kommer in på Fäladstorget. Anledningen är dels att parkeringen är placerad norr om torget och dels att de flesta besökare som tar sig till Fäladstorget ska handla på ICA, som är placerat i gången. Det är förstås positivt att gången är aktiv, men det hade varit ännu bättre om livet på torget kunde bli lika livligt som i gången. Den näst mest aktiva platsen är korsningen vid gångtunneln under Svenshögsvägen. Samtidigt är entrén in till Fäladstorget i sydväst undangömd. Här skulle man tjäna på att skapa en bättre koppling mellan entrén och den aktiva korsningen.

Möjlig förtätning vid Fäladstorget

Både Jan Gehl och Jane Jacobs förespråkar en tät stad och ogillar de odefinierade ytor i staden som ofta tillkom i den funktionalistiska och bilanpassade staden. Exempel på dessa ytor är till exempel buffertzoner längs vägar, eller på annat sätt "överbliven" mark, som kanske tillkommit till följd av att ytor har överdimensionerats. Jan Gehl menar att människor föredrar en stadsmiljö som är tät, liksom i en medeltida stad, där byggnaderna kommer närmare betraktaren så att man tar större notis om detaljer. Miljön runt Fäladstorget är på många sätt trist och fattig på detaljer, framför allt de stora ytorna längs med Svenshögsvägen och den stora parkeringsytan. Men samtidigt bör man vara försiktig med att beteckna parkmark eller annan obebyggd mark som idag kanske inte har en fin utformning, som onödig mark. Borgareparken och andra gröna miljöer är en viktig resurs på Norra Fäladen, som man bör värna om både för människor och för miljön. Det finns en möjlighet att förtäta den öppna miljön runt Fäladstorget, som jag tror skulle kunna lyfta Norra Fäladens centrum. Man kan ta inspiration från Jane Jacobs och Jan Gehl och skapa ett mer stadsmässigt centrum, med större rumslighet och koncentration. Men det är viktigt att också definiera vilken mark och hur mycket mark, som bör sparas. Att bygga nya hus i Borgareparken, vilket Johan Celsing ger förslag på, är inte bra, när de boende på östra delen av Norra Fäladen i själva verket *inte* har gott om större sammanhängande parker som Borgareparken. (2006, Lunds kommun, Grönstruktur - och naturvårdsprogram)

Nya bostäder och framför allt högre bebyggelse intill torget skulle bidra till att ge en större koncentration av människor vid torget. Det skulle även få in fler människor som bor precis intill torget, vilket ökar benägenheten för människor att använda sig av utbudet. Det skulle också passa med högre byggnader just i ett stadsdelscentrum, eftersom det ger en större känsla av att stadsdelscentrumet verkligen är ett slags koncentrat. Nya höghus precis intill torget blir däremot kanske en konstig kontrast till den låga bebyggelsen vid torget, och konkurrerar även med kyrkan som landmärke. I intervjuer med människor på torget var det även några som tog upp att de inte ville ha högre bebyggelse vid torget och kanske ligger det något i Jan Gehls resonemang om att många människor föredrar lägre bebyggelse.

I intervjuer har det kommit upp att centrumet verkar upplevas som otryggt på kvällarna. Fäladstorgets slutna utformning och avskildhet från bostäder gör att rummet blir utan ögon från boende på kvällarna och det verkar som att det är vanligt att ungdomsgång tar över platsen. Jacobs menar att bostäder och verksamheter bör blandas i staden just för att motverka dessa effekter och för att platser i staden ska vara levande dygnet runt. En påbyggnad av något av husen kring Fäladstorget skulle göra torget mindre avskilt på kvällarna, med lysande fönster som tittar ned över platsen. Fäladstorget är ett ganska öppet rum, så det kommer inte upplevas som för trångt av en påbyggnad av en till två ytterligare våningar på ett eller ett par av husen.

En stor del av den öppna ytan vid Fäladstorget består av parkering och mängden parkeringsplatser måste finnas kvar för att inte motverka för handeln vid torget. Parkeringshus, -garage är inte ett alternativ för de kunder som handlar, men skulle

däremot kunna vara ett alternativ för dem som arbetar vid torget och för boende i nya bostäder vid torget. (Det verkar även finnas möjlighet till parkering i något av de halvtomma garagen i intilliggande kvarter). Precis som Gehl menar så är det positivt för staden och stadslivet om människor inte har bilen parkerad precis intill huset, utan i stället måste gå en bit för att komma till parkeringen. Detta leder till att fler människor rör sig genom staden (på väg från sin bil), att man kan organisera för parkering mer effektivt och att människor får en större spänn för att använda sig av bilen till onödiga resor. De stora marginalerna runt Svenshögsvägen ger möjlighet att hitta fler ytor till parkering, så att den stora ytan blir mindre framträdande. Detta skulle även kunna leda till ett lite större flöde av människor över torgytan, eftersom inte alla bilister då går in till mataffären norrifrån. Intrycket av parkeringarna kan även minskas med en medveten gestaltning.

Något som kan diskuteras vid förtätning av miljön är att det uppstår nya lägen där det kan bli lönsamt för affärer att etablera sig. Kanske kan det bli negativt för utbudet på torget, dit människor i stället måste söka sig in. Det kan även bli en negativ effekt av att dela upp parkeringen, eftersom mängden människor i gångtunneln minskar något, vilket kanske ger mindre exponering i gången. Men det är inte helt säkert att fler kommersiella lägen intill torget motverkar torget, eftersom utbud av olika slag även fungerar som magneter till varandra. Den största magneten på Fäladstorget är fortfarande mataffären och om parkeringen delas upp kommer fler människor att ta sig över torgytan på väg till den, vilket ökar exponeringen för affärer inne på torget. Kanske kan kommunen också styra var man vill att verksamheter ska etablera sig och inte, för att inte få till negativa effekter.

Bilarnas påverkan vid Fäladstorget

Även om de som planerat för Fäladstorget tydligt har tänkt mycket på trafiksäkerheten i området, så är det så att bilarna dominerar stora delar av miljön runt Fäladstorget. Precis som Gehl menar så räcker det inte att en miljö är trafiksäker för att den ska vara bra för gående, utan miljön bör även vara varierad, avstånden korta och barriärerna i stadsmiljön bör minska. Svenshögsvägen skulle kunna bli till en mer stadsmässig gata genom att smalnas av, genom att bilarnas hastighet minskas på vissa sträckor och genom att bygga bostäder intill vägen. På det sättet skulle Svenshögsvägen kunna bli mer attraktiv som infartsgata till Norra Fäladen, samtidigt som gatans barriärefekt skulle minska.

Jag håller även med Gehl om att gångtunnlar bör undvikas i stadsmiljön. Gångtunnlar är obehagliga passager i staden som höjer upp vägen framför de gående, vilket leder till att bilarna blåser på i en högre hastighet och att de gående tappar den visuella kontakten med det som händer på andra sidan vägen. Jag tycker inte att gångtunneln under Svenshögsvägen är motiverad med tanke på vägens storlek. Barnen i skolan är i åldrarna 11 till 15 år (årskurs 6 till 9), vilket gör att de borde vara trafikmogna. Gångtunnlar har naturligtvis den självklara fördelen att de skiljer på gående och trafik och bilarnas hastighet vid ett övergångsställe måste anpassas med höga gupp och andra åtgärder som gör övergången så trafiksäker som möjligt.

Utbud och verksamheter på Fäladstorget

De flesta verksamheter kring torget är kommersiella eller service av olika slag. De ickekommersiella verksamheterna kring torget präglas ganska mycket av äldre, med kyrka, församlingshem och dagverksamhet. Församlingen vid Fäladstorget verkar vara ovanligt livaktig, med ca 100 kyrkobesökare varje söndag (enligt samtal med Aronsson 2008). Norra Fäladen är en stadsdel med blandad befolkning. Det gör att torget redan är, och har potential att bli en ännu bättre, mötesplats för olika grupper i samhället. Centrumområdet skulle livas upp av en blandning av verksamheter och bostäder som riktar sig till olika grupper. Kanske finns det plats för både studentbostäder, äldreboende, stora marklägenheter för familjer etc. Både studenter och äldre är i skriande behov av bostäder i Lund och studenter och äldre är som jag nämnt tidigare grupper i samhället som är extra beroende av ett lokalt utbud, eftersom de ofta inte har tillgång till bil. De skulle därför kunna använda sig av torgets utbud. Stämningen vid torget är redan präglad av äldre och att även bygga nya studentbostäder intill torget skulle kanske ge plats för något ytterligare utbud, som till exempel café, klädbutik, secondhand-affär, pub eller liknande. Fäladstorget hade livats upp om stadsdelsbiblioteket hade legat här, fast biblioteket är inrymt i skolan, vilket man inte bör ändra på. Det är därför bättre att i stället skapa en tydligare koppling mellan skolbiblioteket och torget, vilket även var planerarnas tanke från början.

Att föra in grönska på torget

Jag ska inte ge förslag på detaljutformning av Fäladstorget, men något som kommit upp i intervjuer var att många gärna skulle vilja ha mer grönska på torget. Min egen erfarenhet från Stabbetorget i Göteborg säger mig att grönska och rätt utformning av platsen kan göra ett litet lokalt torg till en rik upplevelse, även om mängden människor vid torget är litet. Samtidigt bör inte torgets karaktär ändras för mycket och det vore i så fall mindre förändringar som skulle till.

Utgångspunkter för förslaget

Bevara så mkt som möjligt av torget och torgets form, eftersom det har stora kvaliteter som stadsrum, eftersom det redan fungerar bra som en lokal mötesplats, eftersom många människor har en stark känsla för torget och för att torget är värt att bevara som ett exempel på ett stadsdelscentrum från sin tid. Det är även viktigt att torget fortsätter var skyddat från biltrafiken på Svenshögsvägen

Bevara Borgareparken eftersom parken är en viktig resurs på Norra Fäladen. Bevara även så mycket som möjligt av övrig parkmark och grönska. Man bör bevara känslan av ett parkstråk från S:t Hans Backar till Borgareparken.

Nuläge



Gör torget bättre skyltat utåt med tydligare entréer

Bygg på en eller ett fåtal våningar med bostäder vid Fäladstorget, för att få in mer liv och lysande fönster på torgytan.

Försök skapa ett större flöde av människor över torgytan. Kanske måste centrumet öppnas lite grann och cykeltrafik ledas in. Parkeringsplatsen kan delas upp, så att människor även kommer från västra ingången.

Förtäta med ny bebyggelse vid Svenshögsvägen och där yta frigörs från parkeringen. Detta enligt Gehl och Jacobs tankar om att minska avstånden och skapa ett mer stadsmässigt centrum. Nya bostäder vid centrumet ger även ett tillskott av människor i centrumområdet.

Svenshögsvägen bör göras till en mer stadsmässig infartsgata till Norra Fäladen och bilarnas hastighet bör minskas.

Det är inte realistiskt att minska mängden parkeringsplatser, däremot kan man dela upp parkeringsytan och införa parkeringshus eller garage för de som jobbar vid torget, vilket idag upptar ca halva parkeringsytan.

Det kan passa med lite högre bebyggelse vid Fäladstorget. Ska man någonstans bygga högre på Norra Fäladen är det just vid centrumet, där det kan behövas ett välbehövligt tillskott av människor, och där känslan av centrum kan förstärkas av att bebyggelsen är högre. För många högre byggnader blir däremot en för stor kontrast till den lägre bebyggelsen vid torget och kan konkurrera med kyrktornet som landmärke.

Förbättra kopplingen över vägen in till Fäladstorget och vidare till skolbiblioteket.

Karta över Förslaget



Förslag

Svenshögsvägen blir en mer stadsmässig infartsgata, med cykelväg och trottoar samt en allé av träd. Vägen svänger av mot öster och ansluter till Parternas gränd, en återvändsgata som i nuläget löper parallellt med Svenshögsvägen. Att gatan svänger har även en betydelse för att sakta ned farten och bryter av det långa perspektivet.

Fäladstorgets västra entré blir tydligare och det skapas en koppling från entrén till andra sidan Svenshögsvägen och biblioteket. Gångtunneln tas bort och ersätts av ett övergångsställe

Entrén norr om torget blir tydligare genom de nya husen som skapar ett tydligare stråk in mot torget, samt en trädrad som markerar riktingen mot entrén.

Den stora parkeringsytan delas upp vilket dels ger en mindre och inte lika ödslig yta och dels gör att en större ström av människor kommer in från väster så att det blir mer rörelse över torgytan. Infarten till den norra parkeringen flyttas norrut och slås ihop med gång- och cykelvägen. Så mycket träd som möjligt sparas. Parkeringen norr om torget bryts upp av trädrader.

*Nya bostadshus i två till tre våningar byggs längs med Svenshögsvägen. Svenshögsvägen har ca 8000 fordon per dygn, vilket beräknas öka. Men husen kan ljudisoleras och baksidan av husen har utegårdar som kan vara skyddade från buller. Bilar-
nas hastighet på Svenshögsvägen bör även dämpas mot idag, i synnerhet förbi skolan. Parkering till husen ordnas på dess framsida (och extraparkering finns även i intilliggande kvarter)*

Nytt äldreboende vid Fäladstorgets västra ingång, liksom i kommunens förslag eftersom placeringen av huset stämmer bra med hur jag skulle kunna tänka mig en förtätning av miljön. Äldreboende är även något som behövs i Lund och det passar bra för äldre personer att bo nära utbudet och det sociala livet på torget. Jag har däremot valt att bygga huset något lägre, i fem våningar i stället för sju, för att inte konkurrera för mycket med kyrkan som landmärke. Huset går även längre ut mot gatan, för att få en tydligare rums känsla vid Svenshögsvägen.

Norr om Fäladstorget byggs ett sjuvåningshus förslagsvis till studentbostäder, som även dessa saknar bostad i Lund. Studenter är en grupp som man kan tänka sig bidrar till att det kan uppstå nya aktiviteter vid torget. Studenter och äldre är även en grupp som ofta inte har bil, vilket dels gör att mängden trafik vid Fäladstorget inte behöver öka mycket samt att mängden parkeringsplats inte behöver vara lika stor. Invid sjuvåningshuset byggs även lägre bostadsbebyggelse, eventuellt även dessa för studentbostäder.

De nya bostäderna utanför Fäladstorget har alla tillgång till egen tomtmark. Så mycket som möjligt av befintlig vegetation och träd bör sparas och gårdarna är tänkta att i huvudsak vara gröna gårdar.

En till två nya våningar med bostäder byggs även vid hus till Fäladstorget, för att få ett större folkliv vid torget och få fönster som tittar ned över torgytan. Torgets yta upplevs idag som ganska stor, så en påbyggnad av en extra våning på dessa byggnader vid torget ger mer rumslighet vilket är positivt. Kvällssolen på torget varar inte lika länge med extra våningar med bostäder. (Den 29 oktober kl 14.40 finns fortfarande sol på halva torget, vid kl. 15.30 samma dag är torget helt i skugga,

vilket infaller kl 15.50 i nuläget.) Jag tycker att fördelen med att ha bostäder vid torget överväger mot att mängden kvällssol minskar, fortfarande är torget ett soligt rum under största delen av dagen och året. Ett annat problem är däremot att det kanske blir svårt att finansiera en så pass liten påbyggnad, medan fler våningar blir för högt i förhållande till torgytan.

Parkering under mark anordnas för boende i nya bostäder vid torget, samt även för en del som arbetar vid torget. Eftersom de nya boende kommer domineras av studenter och äldre behöver inte mängden parkeringsplatser vara så stor. Det verkar även finnas plats för parkering i garage i intilliggande bostadsområden. De som handlar vid torget och även många av de som arbetar vid torget kommer kunna fortsätta parkera i marknivå.



Skiss över den västra entrén in till Fäladstorget

Reflektioner

Innan jag tog mig an arbetet utgick jag ifrån uppfattningen att Fäladstorgets inåtvända utformning leder till problem. Ett av problemen är att människor aktivt måste söka sig in till torget, vilket borde leda till en mindre tillströmning av människor och därmed sämre förutsättningar för torgets affärer. Den inåtvända utformningen leder också till att torgets omgivning upplevs som en baksida. Jag tyckte även att omgivningarna till torget var tråkiga och innehållslösa. I arbetet har jag använt mig av teorier som styrker den här föreställningen, nämligen Jan Gehl och Jane Jacobs.

Samtidigt har jag velat problematisera mina ställningstaganden genom att också formulera det som är positivt med Fäladstorgets och Norra Fäladens utformning. Det som ökade mina insikter mest var att läsa om förortstorg som företeelse, framför allt i boken *Lokala torg* (Olsson et al 2004). Detta gjorde att jag fick en förståelse för de idéer som låg bakom varför förorter och förortstorg utformats på ett visst sätt. Jag fick också en större förståelse för den speciella lokala stämningen på Fäladstorget genom att läsa studier av andra lokala torg. Något som också ökade mina insikter om Fäladstorgets roll i stadsdelen var mina korta intervjuer med människor på torget, samt att vistas på och kring torget och betrakta livet där. Min känsla växte sig starkare av att torget betyder något för människor och att torget har en symbolisk roll som Norra Fäladens samlingspunkt. Torget verkar vara en plats som människor förhåller sig till, inte bara en plats bland andra.

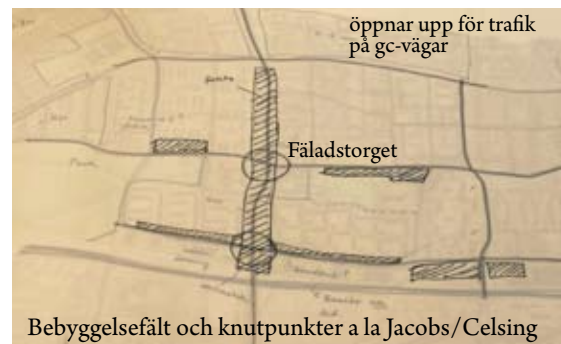
Jag har alltså försökt väga olika aspekter mot varandra i mitt förslag och mitt sätt att se på platsen. Om jag enbart hade utgått från Jan Gehl eller Jane Jacobs, så hade det slutliga förslaget nog sett annorlunda ut och blivit mer radikalt. Jag har även valt att vara relativt realistisk när det gäller ekonomi, genom att till exempel inte föreslå en underjordisk lastgata.

Jag valde att analysera platsen på många olika sätt och på olika nivåer, för att få en bred förståelse av platsen. Hade jag valt en mindre mängd analysmetoder hade jag i stället kunnat ägna mer tid och energi åt någon av dem. Det hade till exempel varit intressant med fler och längre intervjuer eller att göra en mer ingående studie av hur människor rör sig över torget och hur många människor som tar sig in i olika affärer. Jag hade kunnat intervjua affärsägare kring torget eller andra som är delaktiga i verksamheter kring torget. Detta hade gett en större förståelse för hur torget upplevs som kommersiellt centrum och mötesplats. Men jag har i stället valt att fokusera på torgets fysiska förutsättningar, snarare än på hur verksamheter påverkar hur torget fungerar i nuläget.

Jag valde också att i större utsträckning undersöka generella idéer, som grannskapsplanering och funktionalism, i stället för de specifika idéerna bakom Fäladstorgets utformning. Det hade varit väldigt intressant att intervjua arkitekterna bakom Fäladstorget, men jag fick i alla fall en del intressanta kommentarer av Lunds stadsarkitekt Bengt Aronsson. En av hans kommentarer var att arkitekternas tanke med torgets form var att

det skulle likna en italiensk piazza, med sina trånga entrégränder och enkla fyrkantiga form. Samtidigt var det intressant för mig att genom litteraturstudier få reda på att denna form inte är särskilt unik för Fäladstorget, utan enligt Åströms studie (1985 s. 24) faktiskt är den vanligaste formen på förortstorg som byggdes på 70-talet.

Så här i efterhand så ångrar jag att jag inte diskuterade mitt arbete med fler personer än jag gjorde. Det var väldigt intressant att prata med Lunds stadsarkitekt Bengt Aronsson och Anna Modin på Gehl Arkitekter som stod för lite olika syn på hur man borde förändra platsen. Bengt Aronsson var ganska modest i sin syn på hur torget borde ändras och verkade ha en relativt positiv inställning till Fäladstorget. Anna Modin hade själv bara sett Fäladstorget någon enstaka gång, men hennes spontana reaktion var att torgets form inte var bra och att det bästa sättet att få torget att fungera bättre som en mötesplats skulle vara att ändra på hela centrumet och att man förmodligen skulle behöva flytta centrumets placering. Jag försökte få kontakt med Johan Celsing för att prata om hans syn på miljön, vilket jag tror skiljer sig ganska mycket från Bengt Aronssons inställning. Aronsson beskrev till exempel Johan Celsings förslag på att bygga hus i Borgareparken som "ett rysligt förslag" eftersom det skulle privatisera parken.



Skissprocessen

Jag har skissat på förändringar av platsen utifrån olika synvinklar där jag har försökt ändra platsen olika radikalt. Det här sättet att skissa har hjälpt mig att komma framåt och att våga vara radikal i mitt tänkande. Framför allt har jag skissat på förslag på hur platsen skulle kunna bli om man använder sig av Jacobs syn på staden fullt ut. Jag försökte klistra på en rutnätsstad med genomgående biltrafik över Norra Fäladens struktur, vilket inte var särskilt lyckat. Detta har i sin tur lett fram till att jag till slut tydligt insåg min egen ståndpunkt om platsen och att den skiljer sig från hur Jane Jacobs (enligt min tolkning) skulle ha gjort. Jag skissade mig alltså fram till en insikt om vad jag tycker är det rätta greppet genom att ta omvägen över Jane Jacobs. Det var ett tidskrävande grepp, men ett roligt sätt att arbeta.

Avslutning

Det har varit en intensiv, rolig och lärorik process att arbeta med det här examensarbetet. Jag hoppas att Norra Fäladens centrumområde i framtiden kommer att kunna utvecklas till sin fulla potential och att Fäladstorget får ha kvar sin roll som ett lokalt torg, till för Fäladsborna.

Referenser

Gehl, J. (1971) *Livet mellem husene*. Köpenhamn: Arkitektens forlag.

Jacobs, J. (1962) *The Death and Life of Great American Cities*. London: Cape.

Kärrholm, M. (2004) *Territorialitet: Till en diskussion om territoriell makt och gestaltning i stadens offentliga rum*. Lund: Institutionen för arkitektur, Lunds universitet.

Larsson, B. (1994) *Stadens Språk- stadsgestaltning och bostadsbyggande i nordiska huvudstäder under 1970-och 1980-talen*. Lund: Avdelningen för stadsbyggnad, Sektionen för arkitektur, Lunds universitet.

Lieberg, M. (1992) *Att ta staden i besittning- om ungas rum och rörelser i offentlig miljö*. Lund: Institutionen för byggnadsfunktionslära, Lunds universitet.

Olsson, B. & Fredriksson, M. (1987) *Några svenska stadsrum- från grannskapscentrum i Årsta till prydnadstorg i Minneberg*. Examensarbete. Göteborg: Institutionen för stadsbyggnad, Chalmers Tekniska Högskola.

Olsson, S., Ohlander, M. & Sondén, G. (2004) *Lokala torgliv, miljö och verksamheter på förortstorg*. Göteborg: Institutionen för socialt arbete, Göteborgs Universitet.

Rasmusson, B. (1999) *Låt oss vara med!: barn om barndom i en modern förort*. Stockholm: Kommentus.

Tägil, T. (1997) *Bygga och Bo, -historik över Lunds Kommuns Fastighets AB*. Lund: Föreningen gamla Lunds årsbok.

Åström, K. (1985) *Stadens rum- Offentliga platsbildningar i svensk stadsutbyggnad 1945-1980*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.

Åström, K. (1988) *Torget- gestalt, upplevelse, användning*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning.

Lunds kommun, Stadsbyggnadskontoret och Tekniska Förvaltningen (2006) *Grönstruktur -och naturvårdsprogram för Lunds kommun kap. 3.5.5. Tillgång till gröna ytor i tätorterna*. [Elektronisk version]. Tillgänglig på internet: <http://www.lund.se> [hämtad 2008. 06.10]